SAYI: 2016-12 FİYATI: 9,90 TL

www.otohaber.com.tr

AUTO ZEITUNG işbirliğiyle

otohaber

25 YILA BAKIŞ
OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN EN ÖNEMLİ GELİŞMELERİ

BİZİM SEÇTİKLERİMİZ
25 YILA DAMGASINI VURAN OTOMOBİLLER

RAKAMLARLA TESTLER
OTOHABER TESTLERİNDE 25 YILIN "EN"LERİ

1991'den 2016'ya

25 YAŞINDA




ISSN 1304-5709 K.K.T.C. FİYATI 11,00 TL

SÜRÜŞ İZLENİMİ
TÜRKİYE'DEN DÜNYAYA
TOYOTA C-HR



TEST
TEKNOLOJİDE ZİRVE
VOLVO S90 D5



TEST
LÜKS SEDANDA V12 KEYFİ
ASTON MARTIN RAPIDE S



SÜRÜŞ İZLENİMİ
EVRİMDE SON HALKA
BMW 5 SERİSİ





Editör
Halit Bolkan

halit.bolkan@otohaber.com.tr

BENİM GÖZÜMDEN 25 YIL

Dile kolay, 25 yıl. İnsan ömrü açısından bakıldığında çok önemli bir zaman. Hatta bu yazıyı okuyanların bir kısmı henüz bu yaşa gelmemiştir bile. Evet, otohaber 25 yaşında. İlerleyen sayfalarda ilk günden bugüne otohaber'in gelişimini, okurlarımızın ve sektörün önde gelen temsilcilerinin görüşlerini, otomobil teknolojisinde 25 yılda alınan yolu, Türkiye otomobil sektörünün gelişimini, Türkiye'de son 25 yılda üretilen otomobilleri okuyabileceksiniz. Ben de otohaber ile 25 yıllık ilişkimi anlatmak istiyorum.

Yıl 1991, Marmara Üniversitesi İletişim Fakültesi Gazetecilik Bölümü (o zamanki adı Basın Yayın Yüksek Okulu) öğrencisiyim. Babamın otomobil yedek parçası ticareti yapması nedeniyle zaten çocukluğumdan beri otomobillerle iç içe biri olarak otomobillere dair ne bulursam okumaya çalışıyorum. Ve haftalık bir otomobil dergisi çıkacağını duydum. Tabii otohaber'in çıktığı gün sabah okula giderken ilk iş gazete bayisine uğramak oldu. Bu her hafta bir ritüele dönüştü. Yani otohaber'in ilk okurlarından biriyim. otohaber'den bir yıl sonra rakibi Auto SHOW piyasaya çıktı. Bu kez her hafta iki dergi almaya başladım. Kaderin bir cilvesi olsa gerek, 1994 yılında karşıma çıkan fırsatı değerlendirip Auto SHOW'da çalışmaya başladım. Gazetecilik mezunu bir otomobilsever olarak bir otomobil dergisinde çalışmak bir hayalimin gerçekleşmesi gibiydi. Bu kez otohaber rakip dergiydi ve haber ile testlerde otohaber'deki meslektaşlarımı atlatabilmek için mücadele ediyordum.

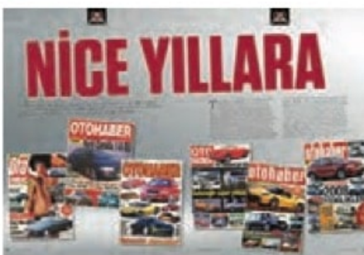
Yanlış hatırlamıyorsam 1996 yılıydı. otohaber'in o zamanki genel yayın yönetmeni Ahmet Çelik'ten iş teklifi aldım ve şartlarda anlaştık. Auto SHOW'dan ayrılma hazırlığı yaparken masa telefonum çaldı ve telefondaki ses bana Mehmet Demirel'in görüşmek istediğini söyledi. Yani otohaber'in dahil olduğu dergi grubunun genel müdürünün. 2 yıllık bir muhabiri bir genel müdür niye arar ki? Meğer iki şirket arasında centilmenlik anlaşması varmış ve Auto SHOW benim otohaber'e geçmemi istememiş. Dolayısıyla 2004 yılında yazı işleri müdürlüğü görevimden istifa edene kadar Auto SHOW dergisinde çalıştım. Bu süre zarfında gözümüz hep otohaber'in üstündeydi. Satışlarda öne geçebilmek için herkes kafa patlatıyordu. Keyifli bir rekabetti. Rekabet de kaliteyi artırıyordu.

Auto Start adlı bir derginin kuruluşunda bulunup genel yayın yönetmenliğini üstlendikten 1 yıl sonra, 2006 yılında otohaber'in içinde yer aldığı, şimdiki Turkuvaz Dergi Grubu'ndan gelen teklifle auto motor & sport dergisinin genel yayın yönetmeni oldum. Artık otohaber ile kardeş bir derginin başındaydım. Biri haftalık biri aylık iki otomobil dergisinin sinerji için çalışabilmesi için mesai harcarken otohaber'deki meslektaşlarımızla bolca yardımlaştık.

Takvimler Ocak 2014'ü gösterdiğinde kendimi otohaber'in genel yayın yönetmeni koltuğunda buldum. 25 yıl önce ilk sayısından itibaren okuduğum, 20 yıl önce ilk iş teklifini aldığım otohaber'de çalışmak için 18 yıl daha geçmesi gerekiyormuş. Günün şartlarına uyum sağlamak başarının sürekli olmasını sağlar. Bu nedenle ilk işimiz otohaber'i aylık otomobil dergisi haline getirmek oldu. Sonuç olarak bugün otohaber, Türkiye'nin en çok satılan otomobil dergisi unvanını taşıyor ve bu unvanı bırakmaya niyetimiz yok. Bu başarıda sadece yazı işleri kadrosunun payı olduğunu iddia etmek çok büyük haksızlık olur. Aksine, Turkuvaz Dergi Grubu yönetiminden pazarlama bölümümüze, reklam bölümümüzden matbaamızdaki çalışma arkadaşlarımıza ve tabii her ay bizi zamanında Türkiye'nin dört bir yanındaki satış noktalarına ulaştıran Turkuvaz Dağıtım Pazarlama ekibinin bu başarıda payı var. Ama tabii ki en büyük pay siz değerli okurlarımızın. Yıllardır otohaber'i takip eden, yanlışlarımızı ve eksikliklerimiz içtenlikle belirtip bizim daha iyi bir dergi hazırlayabilmemizi sağlayan değerli okurlarımıza ne kadar teşekkür etsek az. Otomotiv sektörünü de unutmuyorum tabii. Özellikle test ve karşılaştırmalardaki hassasiyetimize, samimiyetimize ve tecrübemize güvenen, otohaber'i her şartta destekleyen otomotiv sektörüne de teşekkürler.

Nice 25 yıllara…

ALMANAK



Geçen 25 yılda yüzlerce sayı otohaber yayınlandı. Her bir sayı tarihe ışık tutan haberleri, testleri ve karşılaştırmaları barındırıyor. 1991 yılından bugüne Türkiye'de ve dünyada yaşanan önemli olayları ve önemli gördüğümüz otomobilleri almanak sayfalarımızda okuyabilirsiniz.

Sayfa 116

TEKNOLOJİ



Otomobil icat edildiğinden bu yana sürekli gelişiyor. Başlangıçta öncelikle tasarım konusunda önemli değişiklikler yaşayan otomobiller, elektronik sistemlerle birlikte çok daha hızlı gelişir hale geldi. 1991'den bugüne otomobillere eklenen teknolojilere göz attık.

Sayfa 172

KAPAK KONUSU

YENİLİK

TEST



TEST



TEST















GENETİK MİRAS

Alfa Romeo'nun ilk SUV modeli, markanın tarihinden gelen genetik mirasını üzerinde taşırken, tasarımı ve 2,9 lt'lik V6 motoruyla orta sınıfın en sportif SUV'u olma iddiasını da taşıyor.

Alfa Romeo'nun son dönemine damga vuran var olma mücadelesinin bir ürünü olan Giulia'dan sonra markanın ilk SUV modeli Stelvio da gün yüzüne çıktı. Giulia ile orta sınıfa iddialı bir giriş yapan Alfa Romeo, yeni SUV'unu da kardeşi ile aynı platform olan Giorgio üzerinden yükseltiyor. Aynı altyapıyı paylaşan birçok modelde olduğu gibi Stelvio'nun tasarım dili de Giulia ile aynı. Önden bakıldığında markanın "scudetto" adını verdiği ön ızgara yapısı Stelvio'da da kullanılırken, performanslı versiyona özel geniş hava girişleri de oldukça dikkat çekici görünüyor. Quadrifoglio versiyonundaki hava girişli motor kaputu, iki çift çıkışlı egzoz gibi detaylar standart versiyonlarda kullanılmayacak.

Stelvio'nun kokpitinde 6,5 inçlik dokunmatik ekran standart olarak sunulurken 8,8 inçlik versiyon opsiyonel. 14 hoparlörlü Harman Kardon ses sistemine yer verilen Stelvio Quadrifoglio'da, adaptif hız sabitleyici, kör nokta uyarı sistemi, önden çarpışma uyarı sistemi, şerit takip sistemi ve opsiyonel olarak ön park sensörü sunuluyor.

Stelvio Quadrifoglio'da Giulia Quadrifoglio'da da kullanılan Ferrari imzalı 2,9 lt'lik çift turbo beslemeli V6 motor görev yapıyor. 505 HP güç üreten bu motora sahip versiyon, fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanmasını 3,9 saniyede tamamlıyor. Aracın maksimum hızı ise 284 km/s olarak açıklanıyor. Gücünü dört tekerleğe aktaran Stelvio Quadrifoglio'da kullanılan vektörel tork dağıtım özellikli diferansiyel ise performanslı otomobilin yola daha iyi tutunmasını sağlıyor.

Standart Stelvio'nun giriş seviyesinde, ilk açıklamalara göre, 2,0 lt'lik, 280 HP güç üreten, turbo beslemeli, 4 silindirli motor kullanılacak. Bu motor standart olarak, 8 ileri vitesli otomatik şanzıman ve dört tekerlekten çekiş sistemiyle birlikte sunulacak. Markanın ilk SUV'unda dizel motor isteyenler içinse Giulia'dan tanıdık olan 2,2 lt'lik dizel üniteler görev yapacak.

Yazı: Burak Kaya





Karoserdeki kıvrımlar ve eğimli tavan göze çarparken, stoplar Giulia'yı hatırlatıyor.





Ferrari imzalı 2,9 lt'lik V6'da silindirler 90 derecelik açıyla yerleştirilmiş.



Kokpit, nüanslar dışında Giulia ile ortak tasarımlı.





FIESTA'DA YENİ DÖNEM

İlk kez 1976 yılında yollara çıkan ve küçük sınıfın en uzun soluklu modelleri arasında yer alan Ford Fiesta, sekizinci nesliyle tanıtıldı.

Küçük sınıfta özellikle dinamik sürüş özellikleriyle ve karakteristik tasarımıyla fark yaratan Ford Fiesta, sekizinci neslinde önemli yenilikleri de beraberinde getiriyor. Yüzü ve yan cam çizgisiyle güncel neslin bir evrimi gibi görünen yeni Fiesta'nın arka kısmındaysa radikal bir değişim gözleniyor. Son iki neslinde tampondan tavana uzanan dikey stopların kullanıldığı otomobilde artık iki parçalı yatay stoplara yer verilmiş. Güncel nesildeki Global B platformunun revize edilmiş bir halini kullanan yeni Fiesta'da aks mesafesinde 4 mm'lik küçük artış olurken, ön ve arka iz açıklıkları sırasıyla 3 ve 1 cm genişlemiş. Rijitlik anlamında sınıfının en iyi modeli olduğu vurgulanan yeni Fiesta'da motor kaputunun altında, 100, 125 ve 140 HP güçlerindeki 1,0 lt'lik benzinli turbo, 70 ve 85 HP güçlerindeki 1,1 lt'lik benzinli atmosferik ve 85 ve 120 HP güçlerinde 1,5 lt'lik dizel güç üniteleri görev yapacak. İç mekandaki köklü değişimlerle birlikte Fiesta'nın hem kalite hem de bağlanabilirllik anlamında sınıfının en iyisi olduğuna vurgu yapılıyor. Kokpitin üst kısmında yükselen bilgi ekranı 4,2 inçten başlarken en üst versiyonda boyut 8 inçe çıkıyor. İlk kez makyajlı Kuga'da tanıtılan yeni nesil bilgi-eğlence sistemi SYNC 3, kapsamlı senkronizasyon seçenekleri sunuyor. Donanım seviyesine göre iki kamera, üç radar ve 12 ultrasonik sensörler donatılabilecek olan yeni Fiesta bu haliyle çevresini gözlem altında tutarken düz sürüşte 130 metre ilerisine kadarına hakim olabilecek. Tüm bu donanımların işbirliği yeni Fiesta'nın 15 sürüş asistanıyla sunulmasını sağlayacak.Yeni Fiesta'daki en önemli özelliklerden biri de Ford'un küçük sınıf temsilcisinde artık dört farklı ana tema sunacak olması. Standart versiyonlar geleneksel özellikleriyle geniş kitlelere hitap ederken, Vignale'de lüks detaylar, ST'de sportif eklentiler ve Active'de de crossover tarzına uygun değişiklikler dikkat çekiyor. Fiesta aynı zamanda Ford'un ilerleyen süreçte Focus ve Mondeo'da da sunmayı planladığı Active modellerinin ilkini temsil ediyor. Fiesta Active, yerden iki cm yükseltilmiş karoserindeki siyah koruma parçaları, tavan barları gibi eklentileriyle macerasever tüketicilere göz kırpacak.

OCTAVIA'YA YENİ YÜZ

Skoda'nın kompakt sınıftaki başarılı modeli Octavia, üçüncü neslinde makyajlanırken otomobilin yüzündeki değişim dikkat çekiyor. Makyaj öncesinde tek parça halinde geleneksel bir far grubuna sahip olan otomobilde artık farlar iki parça halinde sunuluyor. Yenilenen ön ızgara, entegre edilen farla birlikte Skoda Octavia'nın daha baskın bir yüz ifadesi taşımasını sağlarken iki karoser seçeneğiye üretilen otomobilin 590 ve 610 litre seviyesinde başlayan bagaj hacmi 1580 ve 1740 litreye kadar arttırılabiliyor.



AKTÜEL ARKEOLOJİ'DE "GÖÇ"



Aktüel Arkeoloji Dergisi, kimliğimizin bir parçası olan 'göç' konusunu ele aldığı 54. sayısında, insanlığın en uzun göçünü, Afrika'dan yola çıkarak dünyaya yayılan ilk insanın köklerinden itibaren büyük göç hareketlerini inceliyor. Milyon yıllık bir tarihten günümüze süregelen bütün göç hareketleriyle kültürlerin nasıl birbirine karıştığını, birbirlerinden etkilenerek nasıl geliştiğini, etkileşimin ilerlemenin en önemli unsuru olduğunu vurguluyor.



ZUBIZU İLE İNMEDEN ÖDE

Plaka numaralarını ve kredi kartlarını ZUBİZU uygulamasına kaydeden ZUBİZU kullanıcıları, artık Shell'den yakıt alırken araçlarından inmeden ödeme yapabiliyor. Turkcell'in mobil ödeme altyapı platformu Paycell işbirliği ile hayata geçen bu özellikten operatör bağımsız olarak tüm ZUBİZU kullanıcıları yararlanabiliyor.

GOODYEAR KAZANDIRIYOR

Goodyear, tüketicilere yeni bir kış kampanyası sunuyor. 31 Aralık 2016 tarihine kadar geçerli kampanyaya katılan Goodyear bayilerinden ve satış noktalarından, 16 inç ve üzeri Goodyear marka binek veya 4x4, kış veya dört mevsim lastiği ürünlerinden tek seferde 4 adet satın alan herkes, Sony marka kulaklığa ücretsiz olarak sahip olacak.





ASIL YENİLİK MOTORUNDA

Kompakt hatchback sınıfının en iddialı modellerinden biri olan Golf, kısıtlı kozmetik ancak kapsamlı teknik değişikliklerle makyajlandı.

Volkswagen Golf'te asıl değişim motor kaputunun altıda gerçekleşti. 1,4 litrelik TSI'ın yerini 1,5 litrelik yeni motor, 130 ve 150 HP güç üreten versiyonlarıyla aldı. Common-rail enjeksiyon sistemi ve değişken geometrili turbo besleme gibi benzinli motorlar için devrimsel birtakım yenilikler bu motoru özel kılıyor. Değişken geometrili turbo besleme sistemi dizel motorlarda yaygın olarak kullanılıyor olsa da benzinli motorlarda yüksek egzoz gazı ısısı nedeniyle neredeyse kullanım dışıydı diyebiliriz. Bu tür bir turbo beslemeye sahip tek benzinli motor Porsche 911 Turbo'da kullanılıyordu.Yeni motorun 130 HP güç üreten versiyonu, 200 Nm'lik torkunu 1500 d/d'da üretebiliyor. 150 HP güç üreten versiyon ise aynı devirde 250 Nm tork üretebiliyor. Her iki motorda da 7 ileri vitesli DSG otomatik şanzıman satın alınabilecek. Otomobilin tasarımında en dikkat çeken LED teknolojili yeni farlar oluyor. Bu farların opsiyon listesinde olacağını belirtelim. Standart versiyon halojen farlarla gelecek. Ayrıca otomobilde LED'li stop lambaları da kullanılıyor. Bunun dışında iç mekanda daha geniş bir multimedya ekranı ve Passat'tan tanıdık dijital göstergeler öne çıkıyor. Multimedya sisteminde en küçük ekran 6,5 inç olacak. En üst versiyonda ise önemli bir yenilik var: 9,2 inçlik ekrana sahip Discover Pro multimedya sistemi el hareketlerini tanıyarak komut alabiliyor.

ARKADAN İTİŞLİ LAMBO

Şimdiye kadar 4 tekerlekten çekişli olarak yollarda gördüğümüz Lamborghini Huracan Spyder artık RWD takısıyla, arkadan itişli olarak da satışa sunuluyor. 4x4 versiyonda 610 HP güç üreten 5,2 lt'lik atmosferik V10, RWD versiyonunda 580 HP gücünde. Ön ve arka tasarımındaki nüanslarla da 4x4 kardeşinden ayrılan Huracan Spyder RWD, 1509 kg ağırlığında 2,9 kg/HP'lik ağırlık/güç oranına sahip.





OPEL VE GROUPAMA'DAN GÜÇ BİRLİĞİ

Opel, sigorta sektörünün güçlü isimlerinden Groupama Sigorta ile bir iş birliği içerisine girdi. Markalı kasko alanında gerçekleştirdiği bu yeni iş birliği ile Opel, araç sahiplerinin güvencesini arttırmayı planlıyor. Opel ve Chevrolet Müşteri İlişkileri ve Satış sonrası Hizmetler Müdürü Alpagut Girgin konu hakkında şunları söyledi: "Müşterilerimizin memnuniyetini ve güvencesini uzun yıllar korumak ve sorunsuz kilometreler sunmak Opel Satış sonrası ekibi olarak en büyük hedefimiz. Böyle iddialı bir hedefi gerçekleştirmek için pazarın en güçlü oyuncularından olan Groupama Sigorta'yı da yanımıza almaktan mutluluk duyuyoruz. Opel Kasko ile öncelikli hedefimiz müşterilerin hasar sonrasında, Opel'in güvenlik ve kalite standartlarına uygun olarak onarılmış ve ilk günkü sağlamlığına kavuşturulmuş otomobiller ile seyahat etmelerini sağlamak."Kaporta onarımlarında orijinal parça kullanımının önemini vurgulayan Girgin, orijinal parça kullanımı ve yetkili servis kalitesinin, Opel sahiplerine uzun yıllar süren sorunsuz bir araç deneyimi sunduğunu belirtti.



UZAKLARDAN BİR VW

SUV pazarında Tiguan ve Touareg ile rekabet eden Volkswagen, Amerika'da tanıtılan Atlas modeliyle portföyündeki üçüncü SUV'u da sunuyor. 5037 mm uzunluğundaki model, Touareg'ten yaklaşık 25 cm uzun olmasına rağmen bir alt sınıfta yer alıyor. MQB platformunda üretilen Atlas, güçlü ve düz yüzeylerin ön planda olduğu tasarımıyla dikkat çekerken, üretimi ABD'de gerçekleşecek olan modelin ana pazarları Amerika, Rusya ve Ortadoğu olarak belirlenmiş.

CX-5'TE İKİNCİ PERDE

Kompakt SUV sınıfının ilgi çekici modelleri arasında yer alan Mazda CX-5, ikinci nesliyle tanıtıldı. Görsel anlamda radikal değişimler yerine evrimsel bir gelişimi tercih eden otomobil Avrupa pazarında selefinden tanıdığımız 2,0 lt'lik benzinli ve 2,2 lt'lik dizel motorlarla satışa sunulacak. MZD Connect multimedya sistemi geliştirilmiş sürümüyle daha etkin bir akıllı telefon senkronizasyonu sunarken, head-up display, sıkışık trafik asistanı özellikli adaptif hız sabitleyicisi, motorun ürettiği gücü direksiyon açısına göre tekerlekler arasında farklı oranlarda dağıtan G-Vectoring Control sistemi gibi özellikler yeni Mazda CX-5'in kozları arasında yer alıyor.





İKİZLERE CİLA

PSA Grubu'nun ekonomik sedan sınıfında temsil eden Citroen C-Elysee ve Peugeot 301, daha modern bir görünümü beraberinde getiren bir makyaj geçirdi. Her iki model de markalarının güncel tasarım çizgisine göre uyarlanmış yeni yüz hatlarına kavuşurken, otomobillerin iç mekanlarındaki en büyük değişim Android Auto ve Apple CarPlay'i destekleyen yeni multimedya sisteminde görülüyor. Otomobillerdeki benzinli ve dizel motor seçeneklerinde verimlilik anlamında iyileştirmeler yapılırken, grubun EAT6 adlı 6 ileri vitesli otomatik şanzımanı da makyajın bir diğer önemli getirisi.

ELEKTRİKLİ KEDİ

Jaguar ilk SUV modeli F-Pace'ten sonra bu kez SUV-Crossover sınıfında elektrikli bir modelle yoluna devam edecek. 2018'de satışa sunulması planlanan otomobilin ilk ipuçları i-Pace konseptiyle veriliyor. Eğimli A ve C sütunlarının dikkat çektiği konseptte Jaguar'ın güncel ürün gamını yansıtan aydınlatma elemanlarına yer verilirken tasarımın geneline zarif ve sportif bir hava hakim. Akslar arasına yerleştirilen 90 kWh kapasiteli batarya ön ve arka akslarda yer alan ve toplamda 400 HP güç ve 700 Nm tork üreten elektrikli motorlara enerji sağlıyor. Jaguar i-Pace için NEDC'ye göre 500 km'yi aşan bir sürüş menzili vaat ederken, 0-100 km/s hızlanmasının da 4 saniye dolayında olacağı açıklanıyor.





GÖREV TAMAM!

Altıncı neslini geride bırakan BMW 5 Serisi sınıfının en iyilerindendi. Yeni nesilde bu başarıyı aşmak için BMW elindeki bütün kozları kullanmış. Yeni 5 Serisi BMW'nin vitrini olma özelliğini üstleniyor.



Yeni bir otomobil üreteceksin. Şık ve prestijli görünecek. Direksiyondakine keyif verdiği kadar arka koltuklarda konfor eksikliği yaşatmayacak. Geçtiğin bozuk zeminde sarsmayacak kadar konforlu, sert virajlarda yatmayacak kadar sıkı olacak. Hızlanırken bir spor otomobil gibi, yakıt tüketiminde şirket otomobili gibi cimri olacak. İstenenler adeta üniversite bitirme tezi gibi. BMW yönetiminin mühendislerinden istediği bu. Her bir yeni nesil 5 Serisi'nde buna yakın hedeflere ulaşma görevindeki mühendisler yedinci nesilde daha iyisine ulaşmak için sınırları zorlamışlar. Henüz yeni 5 Serisi'nin direksiyonuna geçmemişken projenin sorumlusu Dr. Wolfgang Hacker'ın araç başında bize anlattıklarından bu ortaya çıktı.

Hedef büyük, iddialar ilgi çekici. 5 Serisi'nde, 7 Serisi'nin teknoloji ve donanımları sunulacağı söylendi. Otomobilin içerisine yerleşmeden önce dışarısında turluyoruz. Profilde 7 Serisi izleri var. Ön çamurluklardaki krom yatay kaplama bir hava çıkışını gizliyor. Tıpkı 7 Serisi'nde olduğu gibi. Bu kaplama 5 Serisi'nin donanımına göre parlak siyah renkli de olabiliyor. Buradan ön tampon köşeşelerinden yönlendirilen hava akımı tekerlekler üstünden ilerleyip çıkış yapıyor. Sürtünme katsayısı 0,22 Cd olarak açıklandı. Selefinde


Boyutlarda çok önemli değişikliğe gerek duyulmamış.

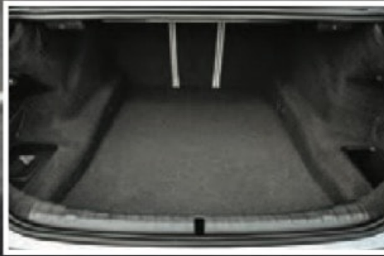




F10 model kodu geride kalırken yerini G30 kodu aldı.



7 Serisi'nde olduğu gibi 5 Serisi'nde de el hareketlerini algılayan multimedya sistemi kullanılıyor.



Bagaj 10 litre artışla 530 litreye çıkmış. Önceki nesildeki gibi ayak hareketiyle açılma özelliği korunmuş.



Arka koltuklardaki konfor başarılı. Malzeme ve işçilik kalitesi üst seviyede.

bu değer 0,25 Cd olarak belirtiliyordu. Daha sessiz ve ekonomik bir otomobil üretmek için tüm detaylara önem verilmiş. Yeni karoser ile selefinden 100 kg daha hafif bir 5 Serisi üretilmiş. Karoserin birçok noktasında alüminyum ve magnezyum gibi hafif metallere yer verilmiş.

Selefine göre 36 mm daha uzun. Bunu göz ile tespit etmek zor. Otomobilin genişliği 6 mm, yüksekliği ise 2 mm arttırılmış. Dingil mesafesindeki fark ise 7 mm. Ön iz açıklığı 5 mm, arka ise 3 mm arttırılmış. Boyutlardaki dokunuşlar çok küçük. Bagaj hacmi 10 litre arttırılıp 530 litreye çıkartılmış.

Önden bakıldığında yeni tampon ve daha büyük hava girişlerine sahip olan BMW böbreklerinin otomobili iri hissettirmesi görevini başarıyla yerine getirdiğini fark ediyoruz. Ön ızgaralar 7 Serisi'nde olduğu gibi daha iyi bir aerodinami için aktif çalışıyor. Hava girişi otomatik olarak ızgarların kapanıp açılmasıyla ayarlanıyor.

Farlardaki değişiklik çok küçük dokunuşlarla gerçekleşmiş. Adaptif LED farların daha iyi aydınlatma suncağı söylendi. Ancak sürüşümüz aydınlık bir havada gerçekleştiği için için bu sefer farları deneyimleyemedik. Far ve ön panjur birbirine dokunuyor artık. Motor kaputu da ön panjura kadar uzanıyor.

Stoplardaki L formu korunsa da artık daha yumuşak çizgilere sahip. Stoplar plaka boşluğuna kadar uzanıyor.

Otomobilin içerisine yerleşiyoruz. Ön koltuklar çok rahat. Havalimanından araçları teslim alacağımız noktaya kadar yeni 7 Serisi ile gelmiştik. Ön koltuklarda, 7 Serisi'nin arka koltuğu konforuna yakın bir his yaşanıyor. Yumuşak ve rahat.

Yeni 10,25 inçlik renkli ekran vites konsolundaki dairesel kumandayla ya da dokunmatik olarak ekran üstünden kontrol edilebiliyor. Kabin içerisinde genel olarak çok daha kaliteli malzemelere yer verilmiş. İşçilik kusuru bulmak çok zor. Hizalamalar ve son rütuşlar çok iyi yapılmış.

Ön konsolun yeni eğimli tasarımı daha ferah bir kokpit sağlıyor. Kalın direksiyon simidi ardından ön cama yansıtılan renkli head-up display sistemi artık yüzde 70 daha büyük. 7 Serisi'nde olduğu gibi akıllı anahtara kavuşan 5 Serisi'nin araç bilgileri anahtar üstünden izlenebiliyor. 7 Serisi'nde olduğu gibi anahtar üstünden kontrol edilip park bile edilebiliyor.

Birinci nesilden itibaren bütün 5 Serisi modellerini kullandık. Elde ettiğimiz tecrübe benzersizdi.

Yola çıktığımızda, 530d içerisinde bir dizel motorlu araçtan çok turbo benzinli motoru tecrübe ediyor gibi sessizlik dikkatmizi çekti. Motor bölümündeki yalıtım da arttırılmış. Hızlanma isteklerinde 6 silindirli motordan sportif tınılar yükseliyordu. 250 km/s'de limitlenen maksimum hıza ulaşmada zorlanmıyor. İlk kalkış anında başlayan canlılık ara hızlanmalarda da sürüyor. Akıcı şekilde hızlanan 530d xDrive adeta hedefine ulaşmaya çalışan ok gibi atılıyor. Düz bir çizgide ilerleme konusundaki başarısı virajlardaki yol tutuş ile zirveye taşınmış.

Selefinden daha donanımlı, daha hafif, daha ekonomik, daha hızlı, daha fazla konfor ve dinamizm sunuyor. Eğer uzun süre sorunsuzluk da sağlayabilirse görev başarıyla tamamlanmış gibi görünüyor.


1972 yılında üretilen E12 ile 5 Serisi'nin hikayesi başladı ve bugün yedinci nesle kadar ulaştı.

Direksiyon sisteminin sürücüyle olan iletişimi çok iyi. Sert olan direksiyon, konfordan ziyade sportiflik ve güven hisleri sunuyor. Süspansiyon sisteminin ayarları ise daha homojen. Sportifliği elden bırakmadan konfor sağlıyor. Bozuk zeminlerde bile kabin içerisinde konfor hissi azalmıyor. Anlaşılan hedeflere ulaşılmış.

Biraz da teknolojinin nimetlerini keşfedelim diye artık daha sakin bir sürüşe, yarı otonom özellikleri kullanmaya geçtik. 5 Serisi önde araç ile olan mesafesini koruyor. Siz isteyince gaz ve freni devralabiliyor. Direksiyon tutmayıp şeritler arasında kalmasını sağlayabiliyorsunuz. Hatta sinyal koluna biraz fazla bastırdığınızda o yöne doğru uygun anda şerit değiştiriyor.

G30 karoser kodlu yedinci nesil 5 Serisi sürüşümüz bittiğinde bizleri birinci nesilden itibaren üretilen 5 serileri bekliyordu. E12'den itibaren kullanmaya başladık. Her bir nesli geride bıraktıkça BMW'nin kendini ne kadar geliştirdiğinden çok, her bir nesilde ne kadar iyi otomobiller üretmeye uğraştığını bir kez daha keşfetmiş olduk. Her bir nesilde sürüş özelliklerinin keyifli olmasına çok önem verilmiş. Sportiflik genlerden geliyor. Kalite algısının yüksek olması için birinci nesilden itibaren çok uğraşılmış. Güvenlik ve konfor donanımlarına hep önem verilmiş. Ancak şunu da fark ettik. E12 ve E28 arasında, tasarım anlamındaki küçük fark diğer nesiller arasında uçuruma dönüşmüş. Şimdi ise altıncı nesil F10 ile yedinci nesil G30 arasında da karoserin dışındaki fark, bize ilk iki nesli hatırlatıyor. Ama sürüş hissi konusundaki fark her nesilde olduğu gibi daha yukarı çekilmiş.

Yazı: Koray Kodal Lizbon/Portekiz

TEKNİK VERİLER
BMW 530d xDrive

Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, uzunlamasına
Yakıt	Dizel
Silindir/supap sayısı	6/24
Silindir hacmi	2993 cc
Maksimum güç	195 kW/265 HP 4000 d/d
Maksimum tork	620 Nm 2000-2500 d/d
0-100 km/s hızlanma	5,4 sn
Maksimum hız	250 km/s
Şanzıman	8 ileri otomatik
Aktarma	4x4
Ortalama yakıt tüketimi	5,0 lt/100 km
CO_2 emisyonu	132 g/km
Ağırlık	1770 kg
Boyutlar, kapasiteler	
Uzunluk/genişlik/yükseklik	4936 mm/1868 mm /1479 mm
Dingil mesafesi	2975 mm
Yakıt deposu	66 lt
Bagaj hacmi	530 lt

SONUÇ

Sürüş özellikleri ve donanımıyla başarılı bir otomobil haline gelen 5 Serisi Mart ayından itibaren Türkiye'de alınabilecek. 1,6 litrelik motor da seçenekler arasında yer alacak. Direksiyonuna geçtiğimiz 530d ve yeni 540i heyecan uyandıran motor seçenklerinden sadece ikisi. Aile, hibrit, dizel ve benzinli motor çeşitliliğiyle herkesin isteklerine yanıt verecek zenginlikte.



CESUR VE EĞLENCELİ



Şehirde otomobille hareket etme özgürlüğü daraldıkça, Citroen gibi yenilikçi markaların bu yolculukları daha eğlenceli bir hale getirmek için sundukları çözümler de heyecan uyandırıyor. Yeni C3 de birçok şaşırtıcı yenilikle karşımıza çıktı.

Citroen C3 sadece küçük sınıfta yenilenen bir model değil, sınıfına yenilik kazandıran bir otomobil olarak karşımıza çıktı. Karoseri üzerindeki plastik kaplama ve küçük havayastıklarıyla ilginç bir gjörünüm sunan otomobil, dahili kamera sistemiyle kendi kayıtlarınızı yapmanıza izin veriyor.

Fransız markanın küçük sınıf hatchback temsilcisi C3, yeni nesliyle Türkiye'ye adımını attı. Rakiplerine göre farklı tasarımını, ilk kez C4 Cactus modelinde gördüğümüz yeni marka yüzüyle sağlıyor.

Markanın yeni panjuru, ince yapılı LED farlarla birleşirken, hemen altında farlar ve onun altında konumlandırılan sis lambaları otomobilin olduğundan daha büyük gözükmesini sağlıyor. Profilden bakıldığında ise karoserdeki plastik kaplamalar otomobilde crossover hissi uyandırıyor. Yan tarafta ilk kez C4 Cactus'te gördüğümüz Airbump adı verilen yumuşak plastik gövde parçası da kullanılıyor. Bu teknoloji otomobilin boyasının zarar görmesini önlemeye yarıyor.

İkinci donanım seviyesi olan Feel'da opsiyon olarak sunulan, Shine donanımında ise standart olan Airbump, sınıfı için oldukça yenilikçi bir teknoloji. Arka tarafta ise 3D efekti verilmiş stop lambaları dikkat çekerken, genel tasarım bir dönem modelin performanslı versiyonu olarak satılan DS3'ü anımsatıyor.

Otomobilin iç mekanına geçtiğimizde de dışarıdaki renkli ve eğlenceli tasarımın devam ettiğini görüyoruz. Neredeyse her bölgede kullanılan sert plastik malzemeler kalite algısını düşürse de tasarım olarak şık hissettiriyor. Feel donanımıyla gelen 7 inçlik dokunmatik multimedya siteminin ara yüzüne alışmak kolay. Bir diğer yenilik de otomobilin içerisinde sabit bir kamera sunuluyor olması. Bu kamera dikiz aynasının önünde bulunuyor. Yola doğru bakan kamera ile kaza durumlarında delil niteliğinde görüntü kaydı elde edilebilirken, işin eğlenceli kısmını da yaratmak size kalmış. Biz Sinop-Samsun arasındaki yolculuğumuzda bu kamerayı kullanıp güzel gezi görüntüleri kaydettik. ConnectedCam isimli kamera sistemi, yaptığınız yolculuklarda fotoğraf ve video kaydı yapmanıza izin veriyor. Bu donanımı alabilmek için Shine donanım paketini seçmeniz gerekiyor.





İç mekan da tıpkı dışarıda olduğu gibi renkli bir tasarıma sahip.

16 GB'lık hafızası ile ConnectedCam, yoldaki her anı kaydetmenizi sağlıyor.

Otomobilin gösterge ekranı da iyi okunabiliyor. Direksiyon simidi ele iyi oturuyor ve yönlendirmelere yeterli seviyede cevap veriyor.

Citroen C3, şu an için bir benzinli, iki dizel motor seçeneğiyle satışa sunuluyor. 1.2 litrelik PureTech 3 silindirli motor 82 HP'lik güce sahipken 1.6 litrelik dizel BlueHDi motor 75 HP ve 100 HP'lik iki versiyona sahip. Tüm motor seçenekleri 5 ileri vitesli manuel şanzımanla alınabiliyor. Tam otomatik EAT6 şanzıman seçeneği için ise 2017'nin ilk çeyreğini beklemek gerekecek. Sürüş organizayonunda 1.6 BlueHDi'nin direksiyonuna geçtik.

1,6 lt 100 HP'lik BlueHDi dizel motor, performanstan çok yakıt ekonomisini gözetiyor. Yine de bu motorun C3'ün hafif gövdesiyle kolayca baş edebildiğini söyleyebiliriz. Kullandığımız araçta bulunan 5 ileri manuel şanzımanın vites yolları biraz uzun olsa da alışmak zaman almıyor. 5 ileri vitesli bu şanzımanda yüksek hızlarda daha düşük devire ulaşmak adına 6'ncı oranın eksikliğini hissediyorsunuz.

Süspansiyon konforu pürüzsüz asfaltta sorun yaşatmıyor. Zemin bozulduğunda ise özellikle arkadan sert darbeler kabin içerisine yansıyabiliyor.

Sonuç olarak sınıfına yenilikler kazandıran C3'ün iyi bir şehir otomobili olma yolunda ilerlediğini söyleyebiliriz.

Yazı: Burak Kaya / Sinop



C3'ün 300 lt'lik bagajı sınıfının en iyileri arasında.



TEKNİK VERİLER

Citroen C3 1.6 BlueHDi

Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, enlemesine
Yakıt	Dizel
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1560 cc
Maksimum güç	73.5 kW/100 HP 3750 d/d
Maksimum tork	254 Nm 1750 d/d
0-100 km/s hızlanma	11,9 sn
Maksimum hız	185 km/s
Şanzıman	5 ileri manuel
Aktarma	Önden çekişli
Ortalama yakıt tüketimi	3,7 lt/100 km
CO_2 emisyonu	95 g/km
Ağırlık	1276 kg
Boyutlar, kapasiteler	
Uzunluk/genişlik/yükseklik	3996 mm/2009 mm/1474 mm
Dingil mesafesi	2450 mm
Yakıt deposu	42 lt
Bagaj hacmi	300 lt

SONUÇ

Renkli tasarımı ve ConnectedCam kamera sistemiyle özellikle gençlerin dikkatini kısa sürede çekecek C3, sınıf beklentilerini de her alanda karşılamayı başarıyor. 1,6 lt'lik dizel motoru ekonomi konusunda sınıfının en iyilerinden biri. 36 renk kombinasyonuyla bolca kişiselleştirme sunan C3'ün caddeleri renklendireceği ortada...

★★★⯪☆

MODERNLİK ADIMI

Makyajla birlikte küçük ayarlamalar yapılan Leon'da Ateca etkisi yansıtılmış. Modernleştirilen otomobilin detaylarını öğrenmek için Barselona'daydık.



İç mekandaki kapsamlı multimedya sistemi Seat'ın ilk SUV modeli Ateca'dan geliyor.



Leon ismi adeta başlı başına bir marka. Seat'ın en çekici modeli Leon'un üçüncü nesli 2012 yılında Paris Otomobil Fuarı'nda tanıtılmıştı. Artık tazelenme ve güncel donanımlara kavuşmaya ihtiyacı vardı. 2017 yılı için yenilenen Leon ile tanışmak üzere Barselona'ya gittik.

Otomobilin tasarımından memnun olan yetkililer farların içerisini güncelleyip, yeni tamponlar ve daha geniş bir ön panjurla Leon'un yoluna devam etmesine karar vermiş. Yeni bir donanım seviyesi olan Xcellence ile krom cam çerçeveleri kazanılırken, krom ön panjur, yeni 17 inçlik hafif alaşımlı jantlar, tam LED farlar, anahtarsız giriş ve çalıştırma sistemi, geri görüş kamerası ve 8 inçlik multimedya ekranı da geliyor. Makyajla birlikte yeni renk seçenekleri de eklenen otomobilde yeni bir kırmızı, mor ve mavi renkler de sunulmaya başlandı.

Ateca ile Seat'a eklenen donanımlar Leon'da da kullanılıyor; trafik sürüş asistanı, 60 km/s hıza kadar şeritte tutma fonksiyonu gibi. Hızlanma ve fren kontrolünü de devralabilen sistem güvenli ve konforlu sürüş için çalışıyor. Barselona'nın trafiğinde kullandığımız sistemin başarılı çalıştığını söyleyebiliriz. Bir diğer yardımcı sistem adaptif hız sabitleme. Öndeki araca göre aracın hızını ayarlayan sistem çarpışma ihtimalinde sürücüyü sesli uyarıp, müdahale etmediğinde otomatik olarak fren yapılmasını sağlıyor.

Makyaj sonrasında stopların içindeki aydınlatma Ateca ile benzer çizgilere büründü.

Yeni multimedya sistemi de Leon'un rekabet yeteneğini arttıracak bir donanım. 8 inçlik renkli ekranın okunabilirliği çok başarılı. Dokunmatik hassasiyeti iyi olan sistemin menüsü de kolay kontrol edilebiliyor. Android ve iOS ile uyumlu olan sistem mobil cihazlarla hemen adapte edilebiliyor. İçerideki bir değişlik de vites konsolunda artık elektronik park freni sunulması. Kabin içerisinde LED ambiasn aydınlatmalarına da yer verilmiş.

Direksiyonu başına geçtiğimiz 1,0 litrelik turbo benzinli motor Leon'da ilk kez kullanılıyor. 115 HP'lik motor Leon'u hızlandırmakta zorlanmıyor. Üç silindirli turbo benzinli motorun sesi de sportif tınılar içeriyor. Bu motorun Leon'a yakıştığını söyleyebiliriz. Test aracımızda 6 ileri manuel şanzımanla bulunan 1.0 TSI'ın DSG seçeneği de var. 1.2 TSI ve 1.4 TSI motor seçenekleri de korunurken, 110 HP'den 115 HP'ye gücü arttırılan 1.6 TDI da satılmaya devam edecek.

Makyajlı Leon'un Türkiye yollarına çıkması 2017'nin ilk çeyreğini bulacak. Ancak bu süreyi beklemeye değer. Tasarımdaki küçük farklar için olmasa da yeni multimedya sistemi otomobilin albenisini arttırıyor.

Yazı: Koray Kodal/ Barselona-İspanya

TEKNİK VERİLER

Seat Leon 1.0 TSI Ecomotive

Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, enlemesine
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	3/12
Silindir hacmi	999 cc
Maksimum güç	85 kW/115 HP 5000 d/d
Maksimum tork	200 Nm 2000-3500 d/d
0-100 km/s hızlanma	9,6 sn
Maksimum hız	198 km/s
Şanzıman	6 ileri manuel
Aktarma	Önden çekişli
Ortalama yakıt tüketimi	4,4 lt/100 km
CO_2 emisyonu	102 g/km
Ağırlık	1202 kg
Boyutlar, kapasiteler	
Uzunluk/genişlik/yükseklik	4282 mm/1816 mm/1459 mm
Dingil mesafesi	2636 mm
Yakıt deposu	50 lt
Bagaj hacmi	380 lt

SONUÇ

Genel olarak başarılı bir model olan Leon güncellenip daha çekici bir hale geldi. Yeni donanım ve renk seçenekleri çeşitlik sunuyor. Seat Leon'un küçük tasarım yeniliklerini fark etmek kolay olmayacak ama aracın içerisine geçilip yeni multimedya sistemini gördüğünüzde makyajın getirdiği avantajla tanışmış olacaksınız.

★★★★☆

ASLAN'NIN YENİ MACERASI

Peugeot, yeni 3008 modeliyle kompakt sınıf SUV pazarına daha iddialı bir giriş yapıyor. Üstelik sadece tasarım ve kullanışlılık açısından değil, kalite ve teknoloji konularında da ciddi aşama kaydetmiş.



Paris Otomobil Fuarı'nda, Peugeot CEO'su Jean Philippe Imparato, kompakt sınıf SUV pazarının son beş yılda yaklaşık üç kat büyüdüğünü belirterek 2017'nin Peugeot için SUV yılı olduğunu belirtmişti.

Paris'te tanıtılan Peugeot'nun yeni ve en iddialı SUV'larından biri olan 3008, öncüsüyle kıyaslanamayacak düzeyde özelliklere sahip bir model. İtalya'nın Toskana bölgesinde incelediğimiz yeni 3008'in dingil mesafesi önceki nesline göre 62 mm artırıldı. 82 mm daha uzun olan aracın zemin yüksekliği de eskisine göre 22 mm artırılmış. 3008'in 219 mm'lik zemin yüksekliği, en yakın rakip olarak gördüğü VW Tiguan'dan 30 mm fazla.

Peugeot'nun yeni nesil tasarım felsefesine göre şekillenen 3008'in ızgarası, LED'li farları, ve aslan pençesi şeklindeki LED'li stoplarıyla daha dinamik bir görünüm sunarken parlak siyah tavanı ise araçtaki premium algısını güçlendiriyor.

Euro NCAP'te 5 yıldız alan, yani güvenlikten de taviz vermeyen bu araçta aktif


Euro NCAP testinden de 5 yıldız elde etti.





3008'de kullanılan yüksek dayanımlı çelik, ultra yüksek dayanıklı çelik, termoplastik bagaj kapağı ve bagaj zemini sayesinde önceki nesle göre yaklaşık 100 kg hafifledi.



Peugeot'nun EMP2 platformuna sahip olan 3008'in ön aks taşıyıcıları ve süspansiyon parçaları alüminyumdan üretilmiş.

şerit takibi, aktif kör nokta uyarısı ve adaptif hız sabitleme gibi özellikler yer alıyor. Ayrıca aracı tamamen durdurabilen aktif güvenlik frenleme sistemi, yorgunluk algılama sistemi, aktif trafik işareti tanıma sistemi, güvenli takip mesafe uyarı sistemi, akıllı far sistemi gibi ileri sürüş destek sistemleri de var. Peugeot'nun i-Cockpit ismini verdiği kokpit tasarımı daha gelişmiş haliyle 3008'de yer alıyor. Sürücü odaklı geliştirilen i-Cockpit, küçük çaplı ele iyi oturan direksiyonu, multimedya özellikleri ve ergonomisiyle iddialı. 3008, iç mekanında işçilik ve malzeme kalitesi konusunda da oldukça başarılı bir model. Peugeot 3008'in iç mekanında bulunan 13 farklı eşya gözü, toplamda 32,46 litre hacim sunuyor.

Yeni 3008'in giriş modelinde 6 ileri vitesli manuel ve otomatik şanzıman seçeneği bulunan 130 HP gücünde 1.2 lt'lik benzinli motor görev yapıyor. 3008'in diğer benzinli motor seçeneği ise turbo beslemeli, 1,6 lt silindir hacmine sahip, 165 HP gücünde ve 6 ileri otomatik şanzımanla birlikte sunuluyor. Dizel


Peugeot 3008'in i-Cockpit tasarımı, sürücüyü yormazken işçilik ve malzeme kalitesi çok iddialı.


3008'in bagajı, katlanabilen koltukları sayesinde 1482 litreye varan büyük bir hacim sunuyor.


3008'in dijital gösterge paneli, pratik ve şık bir görünüm sunuyor.


Qi standardını destekleyen akıllı telefonlar için kablosuz şarj edilebilme imkanı bulunuyor.

motorlu 3008'de görev yapan 1,6 lt hacmindeki ünite 120 HP üretiyor ve 6 ileri manuele alternatif olarak 6 ileri otomatik şanzıman seçeneği de var. 3008'in motor seçeneklerinde start/stop sistemi standart olarak yer alıyor. 3008, 4x2 yani önden çekişli aktarmaya sahip. 3008'de 4x4 aktarmanın, plug-in yani şarj edilebilir hibrit olarak 2017'nin sonlarına doğru Avrupa'da yollara çıkması planlanıyor. Peugeot yetkilileri, kompakt sınıf SUV pazarındaki araçların yüzde 80'inin 4x2 olduğunu söylüyor. Yani Peugeot'nun 4x4 aktarmayla ilgili pazar payı endişesi olmadığı gibi hibrit versiyonla birlikte daha önce pay almadığı bir pazara da girmiş olacak.

Sonuçta 3008, yerden yüksek yapısıyla toprak yollarda da sorunsuzca yola devam ediyor. Direksiyonuna geçtiğimiz 1,6 lt'lik dizel otomatik 3008'i ilk olarak otoyolda denedik. 120 HP'lik motor, kalkışta, hızlanmalarda ve seyir halindeyken oldukça başarılı performans sunuyor. Peugeot'nun kendini kanıtlayan HDi motoru 6 ileri vitesli otomatik şanzımanla oldukça uyumlu çalışıyor. Hızlanmalarda vites geçişi durkasaması hissedilmiyor. Aracın vitesi kolu tasarımı geleneksel tasarımlardan farklı. Bu açıdan BMW etkisi hissediliyor.

Özellikle dar köy yollarındaki tırmanışlarda motorun yüksek torku kendisini hissettiriyor. Zaten 4 silindirli dizel motor 1750 d/d'den itibaren 300 Nm tork üretmeye başlıyor. Bu sayede gaz tepkileri oldukça başarılı olan aracın direksiyon özellikleri de tam puanı hak ediyor. Bu araçla test için hazırlanan parkura girdiğimizde çok sayıda çukurla karşılaştık. Bu çukurların bazıları olukça derin ve genişti. Aracımız bu çukurlardan geçerken ilk başta biraz tedirgin olduk ama başarılı süspansiyonları ve yerden yüksek gövdesi sayesinde hem ben, hem de 3008, bu sınavı başarıyla geçtik.

Arazi testinin en zor bölümünde ise yaklaşık 35 derece eğimli olan toprak bir parkur vardı. 3008'de görev yapan eğim iniş sistemiyle bu dik yokuşta güvenli olarak inerek arazi parkurunu tamamladık. Grip Control sistemi 2017 yılında itibaren 3008'lerde sunulacak. Asfaltta da 3008, yol tutuş konusunda da başarılı. Süspansiyon işini çok iyi yapıyor.

Geri görüş alanı ise birçok SUV ya da hatchback modele göre oldukça iyi. Geri görüş kamerası da manevralarda çok işe yarıyor.

3008, sınıfının en iddialı modellerinden biri olarak zor ve kalabalık bir pazara girdi.

Yazı: Baturhan Boyacılar / Bologna-İtalya


Eğim iniş destek sistemi, dik yokuşlardan inişlerde güvenlikten taviz vermemek için hızı 3 km/s'ye kadar düşürüyor.

TEKNİK VERİLER

Peugeot 3008 1.6 BlueHDi

Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, enlemesine
Yakıt	Dizel
Silindir/supap sayısı	4/8
Silindir hacmi	1560 cc
Maksimum güç	88 kW/120 HP 3500 d/d
Maksimum tork	300 Nm 1750 d/d
0-100 km/s hızlanma	11,6 sn
Maksimum hız	185 km/s
Şanzıman	6 ileri otomatik
Aktarma	Önden çekişli
Ortalama yakıt tüketimi	4,2 lt/100 km
CO_2 emisyonu	108 g/km
Ağırlık	1315 kg
Boyutlar, kapasiteler	
Uzunluk/genişlik/yükseklik	4447 mm/ 1841 mm/ 1620 mm
Dingil mesafesi	2675 mm
Yakıt deposu	53 lt
Bagaj hacmi	520/1482 lt

SONUÇ

Tasarımı, boyutları, şanzımanı ve iç mekanıyla yeni Peugeot 3008, önceki nesline göre oldukça başarılı bir model. Gün geçtikçe kızışan kompakt SUV pazarının en iddialı modellerinden biri olduğu muhakkak. Peugeot 3008'in başlangıç fiyatı 90.910 TL. Dizel motorlu ve otomatik şanzımanlı versiyonun fiyatı ise 113.670 TL'den başlıyor.





BİZ BÜYÜK

Türkiye'de otomobil dergiciliğinin öncü markası otohaber, bu ay 25'inci yaşını kutluyor. Çeyrek asırdır otomobil dünyasının nabzını tutmaya çalışıyoruz. Acısıyla tatlısıyla geçirdiğimiz 25 yıllık bu süreçte bizimle birlikte olduğunuz için siz değerli okurlarımıza sonsuz teşekkürü borç biliyoruz. Elbette otomotiv sektörüne de otohaber'e verdiği destekten ötürü teşekkür borcumuz var. Türkiye'de 25 yıl boyunca lider dergi olmamızı sağlayan herkese teşekkürler...

Kasım ayında 25'inci yıl özel etkinliğimiz için dergimizdeki ve sosyal medyadaki hesaplarımızdan duyuruyla bilgilerinizi istemiştik. Bilgilerini bize gönderen, gönderemeyen herkese çok teşekkürler. Bu bilgiler arasından seçtiğimiz okurlarımızı İzmit

BİR AİLEYİZ

Otomotiv dünyasında birçok ilk var. İlk otomobil, ilk ABS, ilk klima, ilk emniyet kemeri gibi. İlk olmak öncü olmak demektir. Biz de Türkiye'nin ilk haftalık otomobil dergisi olarak çıktığımız ve öncü olduğumuz bu yolda, 25 yılı geride bıraktık.



Körfez Pisti'ne, bizimle beraber bir gün geçirmeleri için davet ettik. Ülkemizin birçok farklı şehrinden okuyucularımız, davetimize aileleriyle birlikte katıldı.

Hedefimiz otohaber tutkunu okurlarımızla yüz yüze gelmek, onların beklentilerini ve eleştirilerini dinlemek, sorularını yanıtlamaya çalışmak ve elbette keyifli vakit geçirmekti. Otomobil tutkunları için en büyük keyif ne olabilir? Tabii ki yarış pistinde birbirinden ilginç otomobileri kullanmak! Biz de son dönemin dikkat çeken, merak edilen 14 otomobilini İzmit Körfez Pisti'ne getirdik: Ford Mustang, Mercedes-Benz SLC 300, Mazda MX-5, Volvo XC 90, Toyota C-HR, Honda Civic Type-R, Honda Civic Sedan, VW Tiguan, Skoda Superb, Fiat Egea HB, Jaguar F-Pace, Alfa Romeo Giulietta,

Fotoğraf çekimi için otomobilleri hazırlıyoruz. Kimi otomobilin başında, kimi poz vereceği yeri arıyor.

25'inci yılını kutlayan otohaber, okurlarıyla buluştu. Bolca otomobil konuştuk. Çokça eğlendik.



Okurlarımızın ailelerini de misafir ettik.







Cem şimşek



10 yaşımdan beri otohaber'i takip ediyorum. Gençliğimde otohaber'le o kadar içli dışlı oldum ki derslerime odaklanamadım ve babamla çok kez kavga ettim. Hala da okucuyum ve ciddi bir de arşivim var.

Faris Seven



1991 yılında üniversiteye hazırlanırken otohaber'le tanıştım ve o günden beri takip ediyorum. Bu güzel dergiye nice 25 yıllar diliyorum.



Okurlarımızla otomobiller ve sektör üzerine uzun uzun konuştuk.



TRT Belgesel'de yayınlanan Sanayi Savaşları programının "Hakan Usta"sı Hakan Girginer de bizimleydi.



Turkuvaz Dergi Grubu Genel Müdür Vekili Tuncel Sunar ve ailesi bizimle bu güzel günü paylaştı.



Okurlarımız kadar çocukları da otomobillere meraklıydı.



Keyifli bir günün hatıraları bir kez daha kontrol ediliyor.

BMW 730Li ve BMW X1. Yani farklı sınıflardan farklı bütçelere uygun iddialı otomobilleri bir araya getirdik.

Güne bol bol otomobil konuşarak başladık. otohaber hakkında sohbetler ettik. Güneşli hava etkisini iyice hissettirdiğinde biraz da icraat deyip, atladık otomobillerin koltuklarına. Okurlarımız merak ettikleri otomobilerle öncü araçların arkasında turlarını attı. Test otomobilleri deneyimlendikten sonra sıra geldi Genel Yayın Yönetmenimiz Halit Bolkan'ın pilotajındaMazda MX-5 ile pist turları atmaya. Birçoğumuz için eğlence burada başladı. Birbiri ardına geçilen virajlarda heyecan ve adrenalin de üst seviyelere ulaştı.

Bu eğlenceli sürüşten sonra Test Editörümüz Koray Kodal'ın kullandığı, 310 HP'lik, Nürburgring rekortmeni Civic Type R'ın sağ koltuğuna geçtik. Bu ateşli otomobille de pist turu atmak oldukça keyifli ve eğlenceliydi.

Günün sonunda ise 25'nci yıl pastamızı okurlarımızla birlikte kestik ve keyifli bir gün sona erdi. Nice 25 yıllara…

Yazı: Burak Kaya Fotoğraflar: Ersan Sezer

Mehmet Derici



Otomobillerle ilgili bilgileri yabancı dergilerden öğrenmeye çalışıyorduk. otohaber'in piyasaya çıkmasıyla birlikte bizim için çok iyi oldu ve artık gerçekleri, tüm detaylarıyla öğrenmeye başladık. Bu anlamda derginin bize katkısı oldukça büyük.







otohaber dergisinin ekibiyle de 25'inci yıla ilişkin kısa röportajlarımız oldu. Bu röportajların tümünü www.otohaber.com.tr adresli internet sayfamızdan izleyebilirsiniz.



Eğlenceli test sürüşleri öncesi, kullanacağımız otomobilleri yakından tanıdık.

Dağhan Yıldız



25 yıldır otohaber dergisini okuyorum. otohaber dergisi sayesinde otomobiller hakkında gerçekten çok bilgi sahibi oldum. Nice 25 yıllar diliyorum.

Yavuz İpçi



Yurt dışından dergi alıp okumak zorunda kalıyorduk. Bir otomobil sever olarak, sizinle erken saatte buraya gelip, birlikte olmak çok güzeldi. Teşekkürler.











Yiğit İpçi



İlk çıktığı sayıdan beri takip ediyorum. Türkiye'de bir ilki gerçekleştiren bu dergiyi, oldukça başarılı buluyorum ve nice yıllar diliyorum.

Çeyrek asırdır tarafsız haber ve doğru yorumlarıyla lider olan otohaber, aylık periyoda geçtiğinde de Türkiye'nin en çok okunan otomobil dergisi unvanını korudu.



Taşkın Kayıkçıoğlu



Bu dergiyi takip etmekten ve okumaktan büyük keyif alıyorum. Makine mühendisiyim ama otohaber sayesinde otomotiv mühendisi olduk, diyebilirim.

Cafer Tayyar Akyüz



İlk günden beri otohaber'i yakından takip ediyorum. Türkiye'nin en iyi dergisi olduğunu düşünüyorum. Objektif ve okuyucuların beklentilerine tam olarak hitap ediyor.



Cüneyt Yücetürk



Türkiye' nin 1 numaralı otomobil dergisi otohaber' in bilgi birikimi ve tecrübesi ile hazırlamış olduğu başarılı organizasyonu için emeği geçen herkese teşekkür eder, nice başarılı yıllar dilerim.



Okurlarımıza, otohaber ile nasıl tanıştıklarını sorduk. Aldığımız cevaplar bir hayli ilginçti.

İstanbul'dan Sivas'a farklı şehirlerden ailece gelen okurlarımızın yüzlerindeki mutlu ifade günümüzün iyi geçtiğinin en önemli göstergesiydi.





25 YAŞINDA

SEKTÖRDEN GELEN MESAJLAR

otohaber, okurlarına doğru ve güncel bilgileri ulaştırmak, test ve karşılaştırmalarda adil ve tarafsız yorumlarla satın alma kararı aşamasında yardımcı olmak için çalışır. Adil ve tarafsız olduğumuz için otomotiv sektörü de otohaber'i güvenilir bir paydaş olarak görür. Türk otomotiv sektörünün değerli yöneticileri otohaber'in 25'inci yaşını kutladı.



Dr. Hayri Erce
ODD-Otomotiv Distribütörleri Derneği Genel Koordinatörü

Otomotiv sektörüne paralel olarak medyada da geçtiğimiz 25 yılda çok önemli değişimler, dönüşümler gerçekleşti. otohaber saygın bir kaynak olarak başladığı yayın yolculuğuna kendini sürekli daha iyiye doğru geliştirerek başarılı bir şekilde devam etti.
25 yıldır sektörümüzle ilgili gelişmeleri bizlerle buluşturan otohaber'in hazırlanmasında emeği geçen tüm çalışanlarını en içten dileklerimle tebrik ederim.



Cengiz Eroldu
Tofaş CEO'su

Ülkemiz otomobil yayıncılığının ilk örneklerinden olan otohaber, sektörün Türkiye gündemini ve bu alandaki küresel gelişmeleri ilkeli yayın anlayışıyla sunmaya devam ederek önemli bir başarıya imza atıyor. Tofaş olarak, Egea Projesi'nin de etkisi ile, hem ülkemiz hem de bizler için tarihi atılımlar gerçekleştirdiğimiz bir süreçten geçiyoruz. Bu sürecin başından bu yana tarafsız yayıncılığı ile desteğini hissettiğimiz otohaber'e endüstriye kattığı değer için teşekkürlerimi sunuyorum.



Hiroshi Kato
Toyota Otomotiv Sanayi Türkiye Genel Müdür ve CEO

Türkiye'nin ilk ve en köklü otomotiv dergilerinden biri olan otohaber'i sektöre kattığı değerlerden dolayı tebrik ederim. Uzun yıllardır bu sektöre hizmet verirken gelişmeye ve yenilenmeye her zaman devam eden otohaber'in 25'inci yılını en içten dileklerimle kutlarım.



Şükrü Bekdikhan
Mercedes-Benz Otomobil Grubu Pazarlama ve Satış Türkiye Direktörü

otohaber'in 25'inci yılını gönülden kutlarız. Bir yayını hayata geçirmek kadar 25 yıl boyunca aynı kalite ile aralıksız sürdürmek de çok kıymetli bir başarıdır. Bu başarıda emeği geçen tüm ekibi tebrik eder nice 25 yaşlar dileriz.



Sinan Özkök
Nissan Türkiye Genel Müdürü

Saygınlık ve güven... İşte otohaber'in 25 yıllık yolculuğunda hep önde tuttuğu iki meziyet. otohaber, bir yandan global sektördeki gelişmeleri tarafsız, doğru ve hızlı bir şekilde aktarırken, öte yandan Türk otomotiv sektöründeki değişime her adımda eşlik etmek gibi önemli bir misyonu yerine getirmiştir.
25 yıldır sektöre yön veren bu değerli yayında emeği geçen herkese, özellikle de otomotiv basınının duayenlerinden Halit Bolkan ve ekibine teşekkürler.



Laurent Pernet
Peugeot Otomotiv Pazarlama A.Ş. Genel Müdürü

otohaber'in 25'inci yıl sayısını kutluyor, bu yayında emeği geçen herkesi tüm içtenliğim ile tebrik ediyorum. Dünyada otomotivin tarihçesine tanıklık etmiş olan otohaber'in Türkiye'de 25'inci yıl sayısını yayın politikasından ödün vermeden hazırlıyor olmasının kesinlikle dikkat çekici olduğunu düşünüyorum. Bu gelişme, ilk yayınlandığı günün üzerinden yıllar geçmesine rağmen otohaber ekibinin ilk günkü heyecan ve inanç ile bu yayını hazırladığının en büyük göstergesidir.



Altan Aytaç
Fiat İş Birimi Direktörü

Türkiye otomotiv yayıncılığında çeyrek asrı geride bırakmak büyük bir emek gerektiren, çok önemli bir başarıdır. Sektörün deneyimli otomotiv gazetecilerinden Halit Bolkan liderliğinde, konusunda uzman ve birbirinden değerli gazetecilerinden oluşan bu ekibin gösterdiği istikrardan dolayı kendilerini yürekten kutluyorum. Fiat markası adına, daha nice 25 yıllara imza atacağınız, başarılarınızın katlanarak süreceği bir yayın hayatı diliyorum.



Berk Çağdaş
Renault Mais
Genel Müdürü

Türkiye'nin ilk haftalık otomobil dergisi olan otohaber, tüm otomobilseverlerin takip ettiği güçlü bir yayın. 2014 yılında aylık otomobil dergileri arasına katıldıktan sonra da başarısını sürdüren dergi, güçlü ve deneyimli kadrosuyla göz dolduruyor. Otomobil dünyasına ait gelişmeleri yakından takip eden test ve değerlendirmeleri ile otohaber dergisi, rehber niteliği taşıyor. Çeyrek asırlık yayın hayatının daha uzun yıllar devam etmesi dileğiyle emeği geçen herkesi tebrik ederim.



Özgür Yücetürk
Ford Otosan Pazarlama, Satış ve Satış Sonrası Genel Müdür Yardımcısı

Yayın hayatına başladığı ilk günden bu yana otomotiv tutkunlarına objektif yayıncılık anlayışıyla içerik hazırlayan otohaber'in 25'inci yaşını tebrik ederim. İstikrarlı yayıncılığıyla bugün birçok kişinin otomobil alma aşamasında yol göstericisi olan otohaber'in geçmişte emek harcayan ve halen çalışmakta olan tüm yayın ekiplerine Ford Otosan olarak teşekkür ederiz.



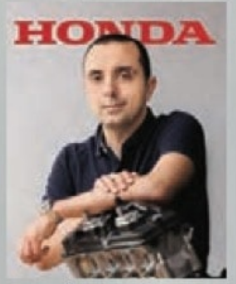
Önder Göker
Hyundai Assan
Genel Müdürü

Sektörün en eski ve en tecrübeli yayınlarından otohaber sadece bir otomobil dergisi değil aynı zamanda bir okul gibidir. Otomobil tutkunları gibi otomotiv sektörüne de yön vermiş ender adreslerden biri olarak tanımlamak daha doğru olacaktır. Çoğu tüketicinin satın alım süreçlerinde etkili rol oynayan otohaber'e ve içeriğin hazırlanmasında emeği geçen herkese tek tek teşekkür ediyoruz. Hyundai ailesi olarak, bol keyifli ve dolu dolu nice sayılar okumak dileklerimizle.



Ali Haydar Bozkurt
Toyota Türkiye Paz.ve Satış A.Ş. CEO'su

Otomotiv sektörünün ülkemizdeki ilk yayınlarından biri olan ve ilk günkü heyecanını koruyan dinamik tarzı ve yol gösterici özellikleriyle ön plana çıkan otohaber, sektörümüzün referans yayınlarının başında gelmektedir. Özellikle, sektör yayınlarının üstlendiği sorumluluğu başarıyla yerine getiren otohaber Dergisi, bizleri her zaman güncel, tarafsız ve doyurucu haberler ile bilgilendirirken, referans yayınlar arasında olmayı sürdürmüştür. 25'inci yılını kutlayan otohaber'i yayına hazırlayan tüm çalışanları tebrik ediyor ve yayın hayatında nice yıllar diliyorum.



Cem Özütok
Honda Türkiye Satış ve Pazarlamadan Sorumlu Genel Müdür Yardımcısı

Yayın hayatına 1991 yılında başlayan ve çok kısa bir sürede Türkiye'nin en önemli ve en çok okunan yayınlarından biri haline gelen otohaber'in 25'inci yıldönümünü kutlarız. Gerçekleştirdiği ölçümlü testler ve objektif yaklaşımla tüketiciler için her daim referans kaynağı olan yayınınız tüketici ile markalar arasında köprü kurmayı başardı.
Zengin içeriğinizle bizleri müşterilerimize en doğru şekilde anlatmanız nedeniyle teşekkürlerimi sunar, daha nice 25 yıllara doğru ilerlemenizi dilerim.



Anıl Gürsoy
Seat / Porsche / DOD Genel Müdürü

Sektörün 25 yıllık gelişimine tanık olan ve otomotiv dünyasındaki gelişmeleri okurlarına başarıyla aktaran otohaber'i, çalışanlarını ve değerli okurlarını tebrik ediyor, nice yayınlar diliyorum.



Eşref Biryıldız
Borusan Otomotiv
İcra Kurulu Başkanı

Otomobil dünyasındaki en son gelişmeleri ilkeli yayıncılık prensibiyle okuyuculara ulaştırarak 25'inci yılını kutlayan otohaber'i tebrik ediyor, gelecek sayılarda da başarılarının artarak devam etmesini diliyorum.



Özcan Keklik
Opel Türkiye
Genel Müdürü

Sektörümüzden doyurucu haber ve içerikleri çeyrek asırdır okuyucularıyla buluşturan otohaber'i kutluyorum. otohaber'in ortaya koyduğu kaliteli, objektif ve ilkeli yayın politikası otomobil severlerin bilgilendirilmesi ve otomotiv sektörünün gelişimi için önemli bir rol oynadı ve eminim uzun yıllar da oynamaya devam edecek. otohaber'in 25 yıllık yayın hayatının her yeni halkasını ilk günkü heyecanla hazırlama konusunda başrolü oynayan Halit Bolkan ve ekibini içtenlikle tebrik ediyor ve başarılarının devamını diliyorum.



Tolga Senyücel
Yüce Auto Skoda
Genel Müdürü

Çeyrek yüzyılı geride bırakarak, yayıncılık süreçleri içerisinde önemli bir eşiği aşan ve sürdürülebilir başarının önemli bir örneği olan otohaber'i tebrik ederim. Otomotiv sektörünün ülkemizdeki ilk yayınlarından biri olarak sektörün sesini daha geniş kitlelere duyurmaya devam ediyor. Ayrıca sektördeki diğer yayınlara da öncü olarak yol gösteren otohaber'in bu başarısının temeli, ilk günkü heyecanını bugün de sürdürüyor olmasıdır. Otomotiv sektöründe referans yayınların başında gelen otohaber'e başarılar ile dolu 25 yıllar diliyorum.



Z. Alp Gülan,
OYDER – Otomotiv Yetkili Satıcıları Derneği Yönetim Kurulu Başkanı

Bundan 25 yıl önce yayın hayatına başlayan otohaber'in, uzun soluklu ve sürekli takip edilen bir dergi haline gelmesi, hem gazetecilik açısından hem de Türkiye'de otomotiv tarihi açısından arşiv niteliğinde bir değere sahip olması önem arz ediyor. otohaber, her sayısında yer verdiği konularıyla sektörün nabzını tutarken yaptığı değerlendirmelerle yenilikçi bakış açısını yansıtmaya devam ediyor. Çeyrek asırlık yayın hayatında ülkemizde önemli bir yer edinen otohaber'e ve değerli çalışanlarına güzel haberler ile dolu nice yeni yıllar dilerim.



Bahattin Tatoğlu
Citroen Türkiye Genel Müdürü

Türkiye'de otomobil yayıncılığı anlamında ilkleri gerçekleştirmiş olan otohaber'in, otomotiv sektörüne katkıları yadsınamaz. Objektif test izlenimleri, en güncel haberleri ve tüketiciye yön gösteren yayıncılık anlayışıyla 25 yıldır ilgiyle takip ettiğimiz otohaber'in yıldönümünü kutluyor, başarılı yayınlarının daha uzun yıllar devam etmesini diliyorum.



Simay Alsan
Jaguar - Land Rover Genel Müdürü

Otomotiv sektörünün ilgiyle takip ettiği otohaber dergisinin 25'inci yılına ulaşmasını kutluyoruz. Bundan sonraki yayıncılık hayatında Borusan Otomotiv ailesi olarak başarılar diliyoruz.



Selim Okutur
Lexus Türkiye Direktörü

Uzun yıllardan bu yana yayın hayatına devam eden otohaber, sektörün bir parçası haline gelerek önemli bir yere sahip oldu. Birçok okuyucunun güvenilir bir kaynak olarak tercih ettiği otohaber, her sayısında işlediği konularla da ilgi çekmeyi başarmakta. Böylesine dinamik bir sektörde yayının 25'inci yılına ulaşmasını büyük bir mutlulukla karşılıyoruz. otohaber'in tüm çalışanlarını tebrik ediyor ve onlara nice yeni yıllar diliyoruz. Gerek teknik konulardaki detaycılığı gerekse konulara farklı yaklaşımlarıyla otohaber'i keyifle takip etmeye devam edeceğiz.



Frank Versaevel
Volvo Car Turkey Genel Müdürü

25 yıldır verdiğiniz emeklerle bugün otomotiv sektörünün prestiji sayılan köklü bir yayın kuruluşunu bizlerle buluşturuyorsunuz. Türkiye ekonomisinin kilit sektörlerinden biri olan otomotivde, otohaber gibi önemli bir yayının 25'inci yılını kutluyor olması sektör adına umut verici. Her zaman bizlerle olmanızı diliyoruz.

Nice 25'lere…



Sinan Saip Bel
Fer Mas Şirket Müdürü

Türkiye otomotiv sektörünün köklü yayınlardan olan otohaber, satışa çıktığı ilk günden bugüne sürdürdüğü yayın politikasıyla otomotiv basınının yol göstericilerinden biri olmuştur. Bu ay 25'inci yıl özel sayısıyla okuyucularıyla buluşan otohaber, gerek otomotiv sektörü gerekse otomobile tutkuyla bağlı olan okuyucular için önemli bir kaynak olma özelliğini de fazlasıyla taşımaktadır. Biz de yayın hayatında 25 yılı geride bırakan otohaber'i kutluyor ve emeği geçen tüm çalışanlara başarılar diliyoruz.



Türker Gürtekin
Alfa Romeo & Jeep Marka Direktörü

Türkiye'de otomotiv yayıncılığının önemli kilometre taşları arasında yer alan otohaber, otomobile tutkuyla bağlı olan herkesin yakından takip ettiği yayınların başında gelmektedir. Bu sene 25'inci yılını kutlayan otohaber, ülkemizde otomotiv sektörünün nabzını tutmaya ve okuyucularına titizlikle yol göstermeye devam etmektedir.
Alfa Romeo ve Jeep ailesi olarak da bizzat okuyucusu olduğumuz otohaber ekibine nice yaşlar ve başarılar diliyoruz.



Halil Karagülle
Subaru Türkiye Genel Müdürü

25 yıldır Türkiye'de otomobil yayıncılığını şekillendiren, otomotiv sektörü içerisinde tarafsız yayıncılığını aralıksız devam ettiren, ürünlerimizi tüketiciyle buluşturmak için kamuoyu yaratmamızdaki en değerli dostlarımızdan birisi olan otohaber'in gümüş yılını en içten duygularla kutluyorum.



Murat Çakır
Bayraktar Otomotiv Genel Müdürü

1991'den günümüze aralıksız sürdürdüğü tarafsız ve yaratıcı yayıncılık anlayışıyla hem otomotiv sektörüne hem de Türkiye'deki otomobil kültürüne önemli katkı sağlayan otohaber'in 25'inci yılını en içten dileklerimle kutluyorum. Türkiye otomobil yayıncılığı tarihinin en uzun soluklu yayınlarından olan otohaber'e nice çeyrek asırlar diliyorum…



Ayhan Ölçer
BMW, MINI Genel Müdürü

Zengin içeriğiyle fark yaratan sektörün önemli parçalarından biri olan otohaber'in 25'inci yılını kutlar derginin bu yaşa gelmesinde emeği geçen herkesi tebrik ederim.



Ferhat Albayrak
S&S Motors Genel Müdürü

otohaber, çoğumuz için haftalık Türkçe Endüstri Dergiciliği ile ilk defa tanışmamızı sağlamıştır. Yıllar boyunca yönetim kadrolarının değişiklikleri kalitesine ve çizgisine yansımamış, sektördeki önemli gazeteci ve profesyonellerin yetiştikleri camia haline gelmiştir. Bugün Halit Bolkan liderliğinde, geleceğe çok daha emin adımlar ile bakarken, bu işi yapmanın ama çeyrek asırdır yapmanın ne kadar zor ve takdir isteyen bir iş olduğunu bizlere göstermektedirler. Çeyrek asırdır otohaber'in çıkmasında emeği geçenleri bir kez daha canı gönülden kutluyorum


34 KB 1622



Ümit Karaarslan
Suzuki Genel Müdürü

Otomobil yayıncılığı gibi zorlu bir alanda çizgisini bozmadan, yenilikçi ve yaratıcı içerikleriyle istikrarlı bir biçimde faaliyetlerine devam eden otohaber'in 25'inci yılını yürekten kutluyorum. Gerçekleştirdiği testler ve yayınladığı haberlerle otomotiv endüstrisi için olduğu kadar tüketici nezdinde de önemli bir referans olarak kabul edilen otohaber, aynı zamanda yetiştirdiği pek çok duayen otomotiv gazetecisi sayesinde önemli bir okul olmayı başardı. Derginin hazırlanmasında ve okuyucuyla buluşmasında emeği geçen herkesi yürekten



Kerem Güven
Doğuş Otomotiv – Volkswagen Ticari Araç Genel Müdürü

Otomotiv yayıncılığında 25 yılı geride bırakan otohaber'i kutluyorum. Geçen süre zarfında, sektörün gelişimine başarıyla tanıklık eden ve bunu tarafsız yayın ilkesiyle okurlarına aktaran otohaber'in, önümüzdeki yıllarda da kulvarında öncü yayınlardan biri olmaya devam edeceğine inanıyorum. otohaber'in hazırlanmasında emeği geçen tüm ekibi tebrik ediyorum.



Ali Pandır
Erdemir Grubu Yönetim Kurulu Başkanı

Değerli otohaber Ailesi, otomotiv sektöründeki küresel gelişmeleri ve ülkemizdeki gündemi yol gösterici içerikle yorumlayarak, okuyucularınıza ulaştırmanızdan dolayı teşekkürlerimi sunuyorum. Türkiye'de otomobil yayıncılığının köklü mecralarından birisi olan otohaber'i ve değerli çalışanlarını 25 yıldır özveriyle hazırladıkları ve bizlerle buluşturdukları her sayı için tebrik ediyorum. Yayın hayatında çeyrek asırı geride bırakan dergide şimdiye kadar emeği geçen ve emek vermeyi sürdüren tüm otomotiv gazetecilerine başarılarla dolu bir yayın hayatı diliyorum.



Serdar Bostancı
Castrol Ford Team Türkiye Takım Direktörü

1991 yılından bu yana Türkiye'de otomobil ve motorsporları adına birçok haberi aldığımız, objektif yayın anlayışıyla her zaman raflarımızda olan otohaber'in 25'inci yılını kutlar, nice mutlu yıllar dilerim.



Dr. Barbaros Çıtmacı
Fleetcorp CEO'su

Otomobil dünyasını her yönüyle yansıtan haberleri ve yerinde analizleri ile otohaber, daima büyük ilgiyle takip ettiğimiz bir dergi... Her sayısını merakla beklediğimiz oto haber'in 25'inci yaşını da bu vesile ile kutluyor, başarılarla dolu nice yıllar diliyoruz.



Manuel Montana
Michelin Türkiye Genel Müdürü

Lastik sektörünün en önemli oyuncularından Michelin olarak, büyük bir keyifle takip ettiğimiz otohaber'in 25'inci yılını gönülden kutluyoruz. Geliştirdiğimiz çözümleri ve sektörümüzün sesini daha geniş kitlelere duyurmamızda her zaman bizlerin yanında olan otohaber, duruşu ve tarafsız haberciliği ile de sektörümüz adına büyük bir önem taşıyor. Michelin olarak, otohaber ekibinin mutluluğuna ortak olduğumuzu ifade ediyor; nice 25 yılları hep birlikte karşılamayı diliyoruz.



Ali Okan Tamer
Continental Türkiye Genel Müdürü

Otomotiv sektöründe, hem oyuncular hem de tüm koşullar çok hızlı değişiyor. Bu değişimi profesyonel ve objektif bir şekilde 1991'den günümüze ulaştıran otohaber'in geride bıraktığı 25 yılı tebrik ediyorum. Özellikle 1990'lı yıllardan 2000'li yıllara dek yaşanan dönüşüme şahit olmak, uzman kadro ile okuyuculara ve sektör oyuncularına önemli bilgiler aktarabilmek büyük bir başarı. Sektörün nabzını tutan ve değerli haberleriyle dikkat çeken otohaber'in yayın hayatında başarılarının devamını diliyor ve tüm ekibinizi içtenlikle kutluyorum.



Mahmut SARIOĞLU
Goodyear Tüketici Lastikleri Direktörü

Otomotiv sektöründe başarılı çizgisiyle fark yaratan ve uzun soluklu yayınlardan biri olan otohaber'in 25'inci yılını tebrik ediyorum. Sektörel yayınların, hem okuyucularını bilgilendirmesi ve onlara yenilikleri aktarması, hem de biz sektör profesyonellerine ışık tutması anlamındaki değerini bir kez daha vurgulamak isterim. Dergiye emeği geçen değerli ekibinizi bir kez daha kutlar; otohaber'in daha nice sayısını okumayı dilerim.



Livio Magni
Pirelli Otomobil Lastikleri CEO'su

Yayınlandığı ilk günden bu yana otomotiv endüstrisine ve sektörüne değer katan otohaber'i ilgiyle ve dikkatle takip ediyoruz. Türk Pirelli Ailesi adına zengin içeriği ve güçlü kadrosuyla sektörümüz için önemli bir kaynak olan otohaber'in bizlere ulaşmasında emeği geçen herkese sevgi ve saygılarımızı sunarız. otohaber Ailesi'nin 25'inci yılını kutlar ve başarılarının devamını dileriz.



Kemal Güven
Monroe Amortisör Ülke Müdür Yardımcısı

Her sayısını merakla beklediğimiz ve zevkle okuduğumuz otomotiv sektörünün öncü dergisi otohaber'in 25'inci yılını içtenlikle kutluyorum. Dinamik ve seviyeli yayıncılık ilkesi ile Türkiye ve dünyadaki gelişmeleri geniş kitlelere ulaştırarak göstermiş olduğunuz gayret ve başarılı çalışmalarınızın devamını diler, yayın hayatınızın asırlar sürmesini temenni ederim.



İYİNİN DE İYİSİ



TOYOTA

C-HR



Her görüşte aşk

Elmastan ilham alınarak tasarlanan Toyota C-HR, son teknoloji 1.2L Turbo Benzinli ve 1.8L Hybrid e-CVT motor seçenekleriyle benzersiz bir Crossover.

İlanda yer verilen modelin CO_2 salımı birleşik 86 -144 gr/km ve birleşik yakıt tüketimi 3.8 - 6.3 lt/100 km değerlerindedir.

toyota.com.tr

BAŞARI İÇİN ROTAYI ÇİZENLER

Dergiler, diğer yayınlar gibi, ekipler tarafından hazırlanır. Herkesin bir görevi ve sorumluluğu vardır. Ekibin ve markanın sorumluluğuysa genel yayın yönetmenine aittir. otohaber'i emek veren genel yayın yönetmenleri anlatıyor...



AHMET ÇELİK
1995-2005

25 yaşındaki otohaber'de yaklaşık 15 yılım geçti. Benim gazetecilik hayatımın en önemli kilometre taşı oldu. otohaber, bunca sene içinde otomobil gazeteciliğinin de okulu haline geldi. Yönetiminde kaldığım sürede de bu mesleği yapmak isteyen gençlere, bu okulun kapısını aralamaktan dolayı ayrı bir mutluluk duydum. Haftalık bir otomobil dergisini bunca yıl yönetmenin, genç gazeteci adaylarına bu şansı vermiş olmanın mesleki hazzı içindeyim. otohaber'den yolu geçen hemen hemen herkesin bu mutlulukları yaşamasını dilerim. Şu anda otohaber bayrağını taşıyan tüm arkadaşlara başarılar diliyorum. Nice 25 yıllara…



GALİP BİLGİN
1991-1995

Bu dergiyi başta otomobilseverler olmak üzere bugüne kadar getiren herkese, yöneticiler, çalışanlar, hepsine minnettarım. Kurucusu olarak anılmam hoşuma gidiyor. İsmini babamla evde, hep söylediğim gibi fikrini de rahmetli Renç Koçibey'e danışarak oluşturmuştuk. O, "şoförün sesi" olalım ve o zamanlar için çok geniş anlamda pazarlama yapalım istiyordu. Maksat çok büyük bir kitle olan otomobilcileri kucaklamaktı. Böylece ilk defa hasbelkader bugünkü popüler otomobil medyasının önünü açtık ve başlattık. Benim başyapıtlarımdan ilkidir. Çok şükür kazasız bugüne kadar direksiyonda getirdiniz. Bundan sonra da tam gaz inşallah... Minnettarım. Batıdaki otomobil dergileri gibi rüştünü ispatladı. Bir köşede kurucusu olarak ismimin anılması samimi arzumdur. Köklü yazılı basında olduğu gibi. Bana da imkan tanıdığınız için teşekkür ederim. Sözlerimi bu derginin kaderi olmasını istediğim, benim de hayat prensibim olan, güzel bir pilotaj tabiriyle bitirmek istiyorum: Tereddüt varsa, tam gazdır orası...



EMRE ANAMUR
2005-2006

Nice yıllara!
Bu yıl 25 yaşına basan, Türkiye'nin ilk haftalık otomobil dergisi otohaber'i içtenlikle kutluyor, yayın hayatının daha nice uzun seneler, nice büyük başarılarla devam etmesini diliyorum. Benim de Haziran 2000 - Nisan 2006 tarihleri arasında çalıştığım, toy bir muhabir olarak girip yayın yönetmeni olarak çıktığım otohaber, bugün halen Türkiye'deki saygın otomobil dergilerinde görev yapan birçok otomobil gazetecisi arkadaşımın adeta eğitim görerek mezun olduğu bir okul gibidir. Sektör tarafından da el üstünde tutulan, her zaman sevilen ve sayılan bir otomobil dergisi olan otohaber; haberlere tarafsız yaklaşımı, ayrıntılı testleri ve otomobilseverlerin merak ettikleri yeni otomobillerin yer aldığı kapsamlı karşılaştırmaları sayesinde otomobil satın alacak kişiler için adeta bir kılavuz gibidir. Derginin 25 yılının 6'sında yer almaktan her zaman gurur duydum ve bu gururu hissetmeye hayatım boyunca devam edeceğim. Bugün çeşitli otomobil yayınlarının sahibi olarak, otohaber'e bana öğrettikleri ve kariyerime kattıkları için teşekkür ederim. Nice senelere!

OKAN ALTAN
2006



İyi bir sıçrayış için sağlam zemin üzerinde tam dikkat ile gerilmek gerek!..10 yıl önce kısa fakat çok önemli bir süreçte otohaber'in yayın yönetmenliğini üstlenmiştim. Yıllarca aylık dergi yapmış biri olarak, ilk kez haftalık kulvarda koşacaktım. Heyecanlıydım… 15 yaşındaki otohaber'i en büyük rakibinin önüne geçirmek ve daha modern bir yayın çizgisine oturtmak amacıyla öncelikle kadronun da zenginleştirilmesi gerekiyordu… Çok sayıdaki görüşme ve bazı önemli transferlerden sonra, belki de, Türkiye'de olabilecek en iyi ekip bir araya gelirken; önceliğimiz, konusu "otomobil haberi" olan derginin yenilik yakalama hızını arttırmak, yani asıl yapması gereken işi öne çıkarmaktı!.. Ve çok sayıda "bomba" haber, art arda kapakları doldurmaya başladı!..
O dönem Motor Presse ile işbirliği vesilesiyle Almanlarla ve diğer Avrupa havuzundaki yayınlarla uyum içinde çalışılması, derginin logosuna varıncaya kadar tüm tasarımının değiştirilmesi, yepyeni bir pazarlama stratejisinin geliştirilmesi gerekiyordu… Baskı zamanlamasından kağıt kalitesine, dağıtım ayrıntılarından gazetelerde çıkacak seri ilanlar içindeki kırmızı bant ilanlara varıncaya kadar, 2006 yaz aylarını gece gündüz çalışarak geçiriyorduk… Bu arada dergi yine her hafta için üretilmeye devam ediyor ve sırası gelen değişiklikleri her yeni sayıya yavaş yavaş koyuyorduk… Ve gün geldi, derginin asıl tamamlanmış yeni hali, maliyetlerin çok daha iyi hesaplanmış olmasıyla sağlanan yepyeni daha düşük fiyatla, yeni bir piyasaya çıkış gününde ortaya çıktı!.. Ortalık karışmıştı… Bu güçlü değişim, aslında büyük bir sıçrayış olmuştu!.. Otomotiv sektörünün ve okurun büyük ilgisiyle otohaber, vaktiyle kendisinden fazla satan rakibini solladı ve bu sefer kendisi fazla satan oldu!.. Katsayı ve kriterlerinin belirlenmesi ve formülünün oluşturulması tam iki ay süren Türkiye'nin ilk otomobillerle ilgili fiyat/kalite endeksi oluşturulması da, aynı döneme ait müthiş önemli bir tüketici rehberliği olarak kabul edilmişti… Ayrıca ilk kez gerçek otomobil test ekipmanının satın alınıp kullanılmaya başlanması da, ayrı bir şekilde otomobil dergiciliğine ve okuru bilgilendirmeye gösterilen ciddiyetin kanıtı idi!..
Beni en çok sevindirenin, otohaber'deki görevimi adeta tamamlayıp ayrıldıktan sonra tüm genç ekibin, bu zirvedeki konumu korumayı başarabilmiş olması olduğunu da söylemeliyim!..

ERSAN ÇETİN
2006-2008



Çeyrek asırdır yayın hayatını sürdüren otohaber dergisi, daima Türk otomotiv basınının insan kaynağı olmuştur. Çocukluğundan bugüne sadece otomobil düşünen bendenizin de var olmasına vesile olan derginin bugünlere ulaşmış olmasının gurur ve mutluluğunu tarif edemem. Neredeyse her kademesinde çalışarak sadece otomobili değil, gazeteciliği de derinlemesine öğreten otohaber dergisinin 25'inci yılını can-ı gönülden kutlarım.
Sevgiler,



BİRKAN DEMİR ÇALIŞKAN
2008-2013

İnsan, geleceğe dair hedeflerini belirlerken ne istediğini iyi bilmeli! Sanırım ben çok uzun zaman önce nerede olmak istediğimi iyi belirlemişim. Yoksa henüz 28 yaşındayken, Türkiye'nin en popüler otomobil dergisinin direksiyonu başına geçmek; benim de beklediğimden önce gerçekleşti. Ya da o dönem benden daha iyisini bulamadılar!
Şaka bir yana; 1991 yılından beri aralıksız okuru olduğum, Türkiye'nin ilk haftalık otomobil dergisi otohaber ile yolum 2005 yılında meslek anlamında da birleşmişti. Derginin ofisindeki ilk günümü unutamam. Muhabirlik için gittiğim görüşmeye henüz girmemişken, derginin o dönem Sefaköy'deki ofisinde, her yıl Cenevre Otomobil Fuarı'nda verilen "Automobil Revue" (Biz otomobil gazetecileri arasında "Kutsal Kitap" olarak da anılır) adındaki kataloga gömülmüştüm. O kadar çok teknik bilgi vardı ki, adeta kendimden geçmiş ve dünya ile bağlantım kesilmişti. Beni fark eden, dönemin Yazı İşleri Müdürü Ersan Çetin'in yanındakilere, "Bu çocukta iş var" demesini unutamam.
Doksanlı yıllarda "otohaber", benim için otomobilin kutsal kitabıydı. Hataları olmamış mıydı? Elbette oldu. Bu sebeple otohaber'de imzam/imzamız olan her hafta kusursuz bir dergi yapmak için çalıştım/çalıştık. Her sayfayı didik didik okur, yazarlarla bazen saatlerce süren tartışmalara girer ve en ahenkli yayını oluşturmaya çalışırdık. Benden önceki sayısız isim gibi ben de, sonradan dergiye dahil olan herkes ile beraber öğrenmeye ve otomobilleri sevdirmeye gayret gösterdik. Biz civatayı sevimli göstermeye çalışan, insanların aşık olabildiği otomobillere daha da tutkuyla bağlanmalarını isteyenlerdik.
otohaber bir okuldu ve benim de üst düzey diplomamı alarak mezun olma zamanım gelmişti. Yaklaşık 5,5 sene genel yayın yönetmenliği yaptığım süre boyunca muhteşem bir ekip ile her hafta Türkiye'nin en iyi, en detaylı dergilerinden birini yaptık. Dergiden ayrıldığım Aralık 2013'ten sonra, aradan geçen bu kadar zamandan sonra anlıyorum ki, otohaber aslında otomobil sektörünün ta kendisi idi! Bitmeyen bir rekabet, sonsuz bir öğrenme ve aktarma çabası. Nasıl, her yeni Porsche 911 Turbo lanse edildiğinde, "Bundan daha iyisi olamaz" diyoruz ama en yenisi öncekinden daha hızlı, daha güçlü ve daha düşük yakıt tüketiyor ya; işte bizim hikayemiz de öyle bir şey!
Bugün otohaber, 25'nci yaşını gururla kutluyor, Türkiye'nin en iyi otomobil dergisi olmayı sürdürüyor. Gelmiş geçmiş tüm otohaber çalışanlarına ve elbette okurlarına en içten selam ve saygılarımı yolluyor, aynı tutkuda buluştuğumuz tüm otomobil aşıklarına sevgilerimi gönderiyorum!

25 YAŞINDA

DERGİMİZE EMEK VERENLER

Geçen 25 yılda otohaber'in hazırlanıp okurlarımıza ulaşması için onlarca isim ter döktü, emek verdi. Bu isimlerin dergi künyesinde yer almış olanlarını listelemek ve hepsinin adını bir kez daha anmak istedik. Adı künyede olmayan ama emek veren herkese de teşekkürler.

1991-2016 ARASINDA KÜNYEMİZDE YER ALAN İSİMLER

A. Nurican Hızır
Abdullah Demir
Adil Özkol
Ahmet Altıntaş
Ahmet Çelik
Ahmet Örs
Ahmet Said Özen
Ahmet Yıldızalp
Akif Özkaya
Alev Er
Ali Bacıoğlu
Ali Osman Metin
Alp Yüzbaşıoğlu
Alper Canyaş
Arif Poyraz
Arzu Kaya
Asuman Karabacak
Ayça Baki
Ayça Demiray
Aydın Ungan
Ayfer Koç
Aynur Atalık
Aysun Koldere
Ayşe Barım
Aziz Kocabaş
Aziz Yavuzdoğan
Babür Gürel
Bahadır Bektaş
Banu Hasırcıoğlu
Barbaros Devecioğlu
Barkın Bayoğlu
Başak Tecer
Baturhan Boyacılar
Begüm Şıbay
Bekir Gül
Berk Sarıoğlu
Berkay Okay
Berker Savaş
Birkan Demir Çalışkan
Bora Büyüksoy
Bora Çiftçi
Bora Ünen
Burak Ertem
Burak Kaya
Bülent Aydın
Can Akaydın
Cenk Oruç
Cezmi Alacakapı
Cüneyt Işıngör
Çetin Soytürk
David Acar
Demir Bükey
Deniz Doğan
Dinç Bilgin
Ece Arman
Edmon Bekyan
Elif Erez
Elif Seyhan
Emre Anamur
Engin Altuntaş
Engin Erdem
Eray Özgür
Ercan Arıklı
Ercan Karaaslan
Ercüment Gündem
Erdoğan Kaleli
Eren Demirsoy
Ergun Babahan
Ergun Candemir
Erhan Akyol
Erhan Ölçel
Erhan Özdemir
Erhan Şatıroğlu
Erhan Yorgancı
Ersan Çetin
Ersan Sezer
Ersel Ergüz
Ersin Tunçay
Esra Tarım
Esra Yaratan
Fatih Ediboğlu
Fazıl Mecit
Fevzi Yeniçeri
Filiz Moray
Filiz Yalım
Fatma Batukan
Ferhat Yengioğlu
Filiz Yalım
Fahir Talib
Fercan Aykutlu
Galip Bilgin
Gamze Cin Demir
Gökçe Özacar
Gökhan Atlı
Gözde Güleryüz Türkel
Gülay Yılmaz
Gülgün Bayraktar
Güliz Güngör
Gülriz Devrim
Gürcan Korkmaz
Güray Çakır
Hanifi Tekin
Hakan Yalçınkaya
Haluk Baylan
Halidun Uyak
Halil Süner
Hüseyin Alsancak
Haluk Atakan
Hakan Tekin
Hakan Yoksul
Haluk Özözlü
Hırant Kasapoğlu
Hakan El Yıldırım
Hakan Özenen
Halit Bolkan
Hülya Pamuk
Hüseyin Tank
İdil Nakiboğlu
İlham Yayar
İlkay Çiçekçi
İlknur Erkoçak
İsa Demir
İsmail Karpuzoğlu
İsmet Karaman
Kazım Varol
Kemal Güler
Kenan Sönmez
Kenan Tekdağ
Kerem Mursaloğlu
Kerem Tokmak
Kıvılcım Yücelen
Koray Kodal
Koray Muratoğlu
Kurthan Fişek
Laura Hoppe
Levent Gürün
Levent Tayla
Lütfü Özel
M.Cem Kırmızı
Mahmut Ali Özyon
Mahmut Bayar
Mahmut Övür
Mehmet E. Demirel
Mehmet Erel
Mehmet Y. Yılmaz
Mehtap Kırmacı
Mert Yılmaz
Metin Bilişli
Metin Köklüçınar
Mithat Topaç
Murat Alpay
Murat Çokgezer
Mustafa Baştakar
Mustafa Çiftçi
Nabi Sarıbaş
Naci Yavuz
Nazlı Kayan
Necdet Turan
Nergis Arda Ok
Neşet Tosun
Nezih Çiftçi
Nihat Karataş
Norbert Lehmann
Nuray Büyükbaş
Nuray Kavuncubaşı
Nurhan Poyraz
Nüket Sarıoğulları
Ohannes Tatonyan
Okan Altan
Okan Tümen
Onur Yılmaz
Orhan Çelen
Orhan Bilgiç
Osman Ustabaş
Osman Yavuz
Önay Bilgin
Önder Bahar
Özgü Koyluç
Özlem Ayden Üstel
Özlem Köymen
Peren Süer
Poyraz Savcı
Rana Karlıdağ
Recep Dinçer
Reyhan Oğuz
S. Deniz Karanis Uysal
Sema Aygül
Sema Demir
Serap Altıneli
Serap Yakın
Sercan Çalbak
Serdar Ayrenk
Serdar Çalıkoğlu
Serpil Gogen
Sezgin Onak
Sinan Köksal
Sungur Ulus
Şaban Köktürk
Şafak Elçi
Şahin Erkoçak
Şakir Gülsever
Şefik Çalık
Şeyda Durdu Şahin
Şükrü Okçu
Tahsin Karan
Talat Şahim
Tarık Akagün
Tekin Aral
Tiraje Enginer
Tuncel Sunar
Turgay Ciner
Turgay Noyan
Tülay Tosun
Tülin Çim Hüseyinoğlu
Ufuk Can
Ufuk Mısırlıoğlu
Umut Akyol
Ümit Önal
Ünal Akan
Vecihe Aslan
Vefa Bayraktaroğlu
Volkan Çolak
Volkan Demirkuşak
Yalçın Arsan
Yalın Gülmez
Yaman Yılmaz
Yargı Toker
Yasemin Eminli
Yavuz Onursal
Yıldırım Altıneli
Yıldırım İncealemdaroğlu
Yiğit Top
Yonca Ertürk
Yusuf Yazıcıoğlu
Zeynep Doğan

TÜRKİYE'NİN

Fiat'ı kompakt sınıfta temsil eden Egea, üç farklı gövde seçeneğiyle bir model ailesi haline gelirken, sunduğu özelliklerle ailelerin de modeli olmayı başarıyor.



Tofaş tarihinde en çok Türk mühendisin görev yaptığı model olarak dikkat çeken Fiat Egea, öncelikle Türkiye'deki tüketicilerin ihtiyaçları göz önüne alınarak tasarlanıp geliştirilmiş bir otomobil. Sedan, hatchback ve station wagon olmak üzere üç farklı gövde seçeneğiyle üretilen Fiat Egea, geniş motor seçenekleriyle tüketicilerin farklı beklentilerini karşılamayı bilen bir otomobil olarak göze çarpıyor.

Dünya prömiyeri 2015 İstanbul Auto Show Otomobil Fuarı'nda gerçekleşen Egea Projesi'nin ilk modeli sedan versiyon. 4532 mm uzunluğa, 1792 mm genişliğe ve 1497 mm yüksekliğe sahip olan Fiat Egea Sedan, Tofaş tarafından geliştirilen 356 kodlu esnek ve modern platformun üzerinde üretiliyor. 2636 mm'lik aks mesafesiyle yolcularına geniş bir yaşam alanı sunan Fiat Egea Sedan, 520 litrelik bagaj hacmiyle de beş yetişkinin eşyalarına yetecek bir kapasiteye sahip.

Egea Sedan ikisi benzinli ikisi de dizel olmak üzere toplam dört motor seçeneği sunuyor. Benzinli seçeneklerin başlangıcını 95 HP

AİLESİ



gücündeki 1,4 lt'lik Fire motor oluşturuyor ve sadece 6 ileri vitesli manuel şanzımanla tercih edilebiliyor. İkinci benzinli seçenek olan 110 HP gücündeki E-Torq motor ise sadece 6 ileri vitesli tam otomatik şanzımanla birlikte geliyor. Dizel motor isteyenler için sunulan iki üniteden 1,3 lt'lik MultiJet II 95 HP gücünde ve 5 ileri vitesli bir manuel şanzımanla işbirliği yapıyor. Daha fazla güç isteyenler için sunulan 120 HP gücündeki 1,6 lt'lik MultiJet II dizelde ise 6 ileri vitesli manuel ve 6 ileri vitesli çift kavramalı otomatik şanzıman seçenekleri var.

Tofaş'ın 1 milyar dolarlık yatırımla hayata geçirdiği otomobil projesinin ikinci kompakt sınıf modeli ise Fiat Egea Hatchback. 4368 mmm uzunluğa, 1792 mm genişliğe ve 1495 mm'lik yüksekliğe sahip Fiat Egea Hatchback, Tofaş tarafından geliştirilen modüler platformun sunduğu 2636 mm'lik aks mesafesiyle kabin içinde maksimum alan sunuyor. Arka koltukta seyahat edenler için yüksek bir baş ve omuz mesafesi ve açık bir görüş alanı ve 440 litrelik bagaj hacmine sahip Fiat Egea Hatchback, yine sınıfının en iyi değerini kullanıcılarına ge-

Karakteristik stop tasarımıyla dikkat çeken Fiat Egea, proje aşamasından bu yana sedan karoserli olarak tasarlandığı için sınıfının en akıcı arka bölümlerinden birine sahip.



nişlik ve derinlik üstünlüğüyle başarıyla sağlarken, aynı zamanda 5 yetişkinle birlikte bagajlarını da taşıyacak en geniş alanı sunabiliyor.

Fiat Egea Hatchback'in arka tasarımında imza nitelikli, etkileyici bir şekle sahip arka farlar hâkim. Dinamik "hokey sopası" biçimli arka farlar, çift parçalı yapısı sayesinde aracın tasarımına fark katıyor. Belirgin arka spoyler son derece geniş bagaj bölümünü aerodinamik bir formda ve düzgün bir şekilde tamamlarken arka tamponun sağlam duruşu, arka kısma sportif ve kendinden emin bir görünüş kazandırıyor. Aynı zamanda da hem bagajı koruyor hem de ince yatay arka reflektörler zarif bir şekilde entegre edilmesini sağlıyor. Fiat Egea Hatchback; arka koltukta oturan yolculara daha iyi baş mesafesi sunabilmek adına, birçok beşkapılı modelin aksine alçalan bir tavan yapısının aksine yere paralel devam eden tavanı sunuyor. Fiat Egea Sedan'ın iyi dengelenmiş ön kısmı korunurken, hatchback versiyonda kompakt ve sportif bir arka siluet ortaya konmakta.

Fiat Egea Hatchback'in kabin içine 80° açılabilen kapılarından geçiş yapılabiliyor. Fiat Egea Hatchback'i bu yönden de sınıfının en iyisi yapan bu özellik, kabin içinde yerini sürpriz yeniliklere bırakıyor. 7 inç büyüklüğünde yüksek çözünürlüklü dokunmatik tablet ekran, çift çekirdekli radyo ve Uconnect araç içi bilgi ve eğlence sistemiyle ön plana çıkıyor.



Egea Hatchback'in 440 litreye varan bagaj hacmi sınıf standartlarını belirliyor.



Egea Station Wagon'da 135 cm'ye varan yükleme eni ve 180 cm'ye varan yükleme derinliği sunuluyor.



Egea Sedan'ın bagaj hacmi 520 litre.


Fiat Egea, Türkiye dışında Tipo adıyla satılıyor.


Düz bir hat üzerinde devam eden tavan sayesinde hem baş mesafesi hem de bagaj hacmi cömert seviyelerde.

Bu teknolojik tabletle beraber ön konsol tasarımı, Egea Sedan modeline göre farklılık gösteriyor. Krom çıtalarla estetik görünümü zenginleştirilen Fiat Egea Hatchback'in kokpitinde de konfor, kalite ve ergonomi ön planda. Yüzde 100 yerli sac kullanılan ve en iyi titreşim performansına sahip yeni travers mimarisi, performansı ve tasarımı ile Fiat Chrysler dünyasında 'referans' oldu.

Fiat Egea Hatchback'in sınıfında ilk kez ve tek olarak standart sunduğu 'ileri sürücü destek sistemleri' aracın ön tamponuna yerleştirilmiş bir radar sistemi sayesinde faaliyet gösteriyor. Radar, önde seyreden araç ile aradaki mesafe ve hız farkını sürekli olarak takip edip kontrol ünitesini besliyor. Bu bilgi, "Adaptif Hız Sabitleme", "Çarpışma Riski Uyarı" ve "Otomatik Acil Durum Freni" sistemlerinin işlemesini sağlıyor.

Adaptif Hız Sabitleme Sistemi, alışageldiğimiz hız sabitlemenin bir adım ötesini temsil ediyor. Sistemi devreye alırken sabitlemek istediğiniz hızı ve de önünüzdeki araç ile korumak istediğiniz mesafeyi be-


Sınıfının en genişleri arasında yer alan yaşam alanında 5 yetişkinin konfor içinde yolculuk etmesi ön planda.

EGEA KAROSER RENKLERİ


Ege Mavisi


Bulut Beyazı


Bronz Kahve


Alev Kırmızısı


Mistik Gri


Kurşun Gri


Rock Siyahı


Akdeniz Mavisi


İnci Beji



Egea'da otomatik şanzıman 1,6 lt'lik motor seçeneklerinde sunuluyor.



Dijital ve analog tarzın iç içe geçtiği göstergeler kolayca takip edilebiliyor.



Geri görüş kamerası sayesinde park manevraları sorun olmaktan çıkıyor.

lirliyorsunuz. Sonrasında, önünüze bir araç çıkana kadar ayarladığınız hızda seyretmeye başlıyorsunuz. Yan şeritteki araç önünüze geçtiğinde ve aranızdaki mesafe sizin belirlediğiniz takip mesafesinin altına indiğinde Fiat Egea Hatchback otomatik olarak hızı kesiyor ve aradaki takip mesafesini koruyor. Öndeki araç hızlandığında ya da şerit değiştirdiğinde ise Fiat Egea Hatchback sizi tekrar en başta belirlediğiniz hıza yükseltiyor. Tüm bunları aracın sürücüsü hiç gaz veya fren pedalına dokunmadan ve de 30-150 km/saat arası hızlarda gerçekleştirebiliyor. Bu sisteme ilave olarak "Hız Sınırlandırma Sistemi" ise sürücülerin farkında olmadan hız limitini aşmamasına yardımcı olmak için Fiat Egea Hatchback'te görev yapmaktadır.

Fiat Egea Hatchback sahip olduğu çarpışma riski uyarı ve otomatik acil fren destek sistemi ile kaza riskinin oluştuğu durumlarda önce sürücüyü sesli ve görsel olarak uyarıyor. Sürücünün tepkisini takiben de acil durum frenini devreye alarak çarpışmayı önlüyor ya da muhtemel çarpışmanın etkisini minimize ediyor. Üstelik bunu 200 km/s hıza kadar yapabilme kabiliyeti ile Fiat Egea Hatchback sahiplerine hem şehir içi hem de şehir dışı trafikte ihtiyaç duyulan güvenliği ileri teknolojisi ile sunuyor.

EGEA BİRBİRİNDEN ŞIK JANT TASARIMLARI SUNMAKTADIR



Donanım ve motor seçeneklerine görünümü değişse de, Fiat Egea'daki jantların ortak özelliği tasarımıyla fark yaratması.

AKSESUARLARLA KİŞİSELLEŞTİRME



KONFORLU KOLTUKLAR

Fiat Egea'nın tüm versiyonlarında konfor ve kaliteden ödün vermeyen koltuklar kullanılıyor.



5 MİLYON ŞEREFİ EGEA'NIN

Merhum Vehbi Koç tarafından, Türkiye otomotiv sanayisinin gelişmesi hedefi ve "Türkiye'de insanları otomobil sahibi yapma" vizyonuyla temelleri atılan Tofaş Türk Otomobil Fabrikası'ndaki 5 milyonuncu araç, 8 Temmuz Cuma günü banttan indirildi. Tofaş'ın ürettiği 5 milyonuncu araç, 1 milyar dolarlık tarihi yatırım ile hayata geçirilen Egea Model Ailesi'nden Fiat Egea Hatchback oldu. Kurulduğu yıl 20 bin adetlik üretim kapasitesi ve 600'e yakın çalışanıyla mütevazı bir fabrika olan Tofaş, bugün 400 bin adetlik üretim kapasitesi, 10 bini aşan çalışanı ile 7 markaya aynı anda ürün geliştiren ve üretim yapan dev bir fabrikaya dönüştü. Tofaş CEO'su Cengiz Eroldu, bugün Türkiye otomotiv sanayisinde gerçekleşen toplam üretim ve ihracatın yüzde 25'e yakınını tek başına gerçekleştirmenin gururunu yaşadıklarını belirterek 5 milyonuncu aracın Tofaş'ın geçirdiği tüm evrelerin bir sonucu olduğuna dikkat çekiyor.

Advertorial

YENİ BAŞLANGIÇ

Soluğu Madrid'te aldığımızda karşılaşacağımız otomobilin neye benzediğini biliyorduk. Daha önce fuarda karoseri üstünde ellerimizi gezdirmiş, birkaç ay sonra da Sakarya'da fabrika bantlarından iniş seromonisine katılmıştık. Türkiye'den tüm dünyaya Kuzey Amerika dahil 61 ülkeye bu fabrikada üretilen C-HR'lerin gönderileceği bilgisini de orada aldık. Ama asfalt üstünde ilk kez görecek, içerisine ilk kez girecektik.

Çok hareketli çizgiler kullanılan tasarım ve gizlenmeye çalışılan arka kapıların etkisiyle C-HR'nin boyutlarını ve dolayısıyla rakiplerini algılamak biraz zor oluyor. Bunun netleşmesi için aşina olduğumuz otomobillerin uzunluklarına bir bakalım önce. C-HR gibi cesur tasarımla yola çıkan Nissan Juke'un boyu 4135 mm ve dingil mesafesi 2530 mm. 4360 mm uzunluk, 2640 mm dingil mesafesine sahip C-HR, Juke'dan çok abisi Qashqai'ye yakın. Qashqai 4377 mm uzunluk ve 2646 mm dingil mesafesine sahip. C-HR, Prius'ta da kullanılan GA-C platformu üstünden yükselen kompakt sınıf bir crossover. Ama bunu yaperken isminde gizli kısaltmalara uygun tercihler yapılmış: Coupe High Rider. Toyota'nın TNGA (Toyota New Global Architecture) isimli yeni global mimarisinde üretilen C-HR sıradışı bir tasarıma sahip.



Kokpitin sürücüye dönük olması kullanımı kolaylaştırıyor. Yumuşak plastik malzemeler kullanılan ön konsolda farklı dokularda yüzeyler oluşturulmuş.

Türkiye'de üretilen ilk crossover. Güncel hiçbir Toyota'nın olmadığı kadar özgür ve yenilikçi görünen bir otomobil karşımızda. C-HR'den bahsediyoruz. Otomobilin banttan indirildiğini gördükten sonra bir de direksiyonuna geçelim dedik...


TNGA platformundan yükselen beş kapılı otomobilde arka kapı kolları cam çerçevesi köşelerine gizlenmiş.

Otomobilin tasarımında elmas formundan ilham alınmış. Eğimli tavan çizgisi, arkaya doğru yükselen omuz çizgisiyle birleşiyor. Bu noktada arka camlar için pek yer kalmamış. Aşırı eğimli, neredeyse tavanla aynı düzlemde ilerleyen C sütunları ve arka cam çok etkileyici görünse de görüş açıları ve kabin içerisi aydınlığının yeterliliği konuları açısından kuşku uyandırıyor. Arka kapı kolları da tam bu noktaya gizlenmiş. Alışılmışın aksine kapı kolu yukarı doğru kaldırılıp arka kapılar açılabiliyor.

Merakımızı gidermek için önce arka koltuklara oturuyoruz. Alçak tavan çizgisinde baş mesafesi sorunu yaşanmaması için minderler olabildiğince aşağıya konumlandırılmış. Baş ve diz mesafesi uzun boylular için bile sorun olmuyor. Ancak alçak oturma alanı dizlerin çok yukarıya çekilmesini gerektiren bir oturma pozisyonuna yol açıyor. Bu durum arkada geçirilen zaman uzadıkça rahatsız edici olabiliyor. Çok dar olan yan camlardan yeterli ışık kabine girmiyor. Arka yolcuların dışarıyı görebilmesi pek kolay olmuyor.

Ön koltuklara geçtiğimizde görüş açılarının çok ferah olmadığını fark ediyoruz. Cesur tasarımın bazı fedakarlıklar gerektirdiği kabin içerisinde ortaya çıkıyor. Ancak yine de Toyota logosu altında bu kadar mo-


Benzinli motor seçeneklerini 1.2 T, 2.0 ve 1.8 VVT-I Hybrid oluşturuyor.


Bagaj içinde fazla girinti yok. Yüksek eşik dezavantaj. 377 litrelik hacim yeterli.


Ön koltuklar konforlu. Orta konsoldaki eşya gözleri ve düğmeler akıllıca tasarlanmış.

dern ve dinamik görünen bir otomobilin içerisinde olmak heyecanımızı canlı tutuyor. Ön konsol da çok hareketli. Kapı içlerinden başlayıp ön konsolu saran ince mavi bir çizgi ile hareketli olan olan konsol daha da canlandırılmış. Sürücüye dönük tasarlanan orta ve vites konsollarına erişim rahat. 8 inçlik dokunmatik renkli multimedya sistemini Toyota'nın diğer modellerinden tanıyoruz. Ön koltukların oldukça rahat olduğunu da 200 km'lik rota sonunda söyleyebililiyoruz.

Şerit takip asistanı, çarpışma önleyici fren sistemi, adaptif hız sabitleme sistemi gibi güncel elektronik donanımlar da C-HR'nin güvenliğini arttırıyor. C-HR'nin üç adet benzinli güç ünitesi var. 1,2 litre turbo ve 2,0 litre atmosferik motorların yanısıra Prius'ta kullanılan 1,8 litre benzinli motor hibrit bir sistemin parçası.

Test aracımız 1.2T CVT AWD seçeneğiydi. 1,2 litrelik turbo beslemeli motor alt devirlerden itibaren bir hayli canlı ve CVT otomatik şanzıman ile uyumu başarılı. Otomobil akıcı bir şekilde ilerlemeyi biliyor. Direksiyon ve süspansiyon sistemleri tasarıma yakışan dinamiklikte. Direksiyon sürücüyü yormayacak konforu sunarken sürücüyle iletişimi başarılı. Süspansiyon sistemi de karoser salınımlarını başarıyla kontrol altında tutuyor.

Genel olarak değerlendirdiğimizde, C-HR başarılı motor ve sürüş dinamikleriyle Toyota'ya heyecan kazandıracak önemli bir otomobil.

Yazı: Koray Kodal Madrid/İspanya

TEKNİK VERİLER

Toyota C-HR 1.2T AWD

Motor tipi ve konumu	Sıralı, önde enlemesine, turbo
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1197 cc
Maksimum güç	85 kW/116HP 5200 d/d
Maksimum tork	185 Nm 1500-4000 d/d
0-100 km/s hızlanma	11,4 sn
Maksimum hız	180 km/s
Şanzıman	CVT
Aktarma	4x4
Ortalama yakıt tüketimi	6,3 lt/100 km
CO_2 emisyonu	143 g/km
Ağırlık	1460 kg
Boyutlar, kapasiteler	
Uzunluk/genişlik/yükseklik	4360mm/1795mm/1565mm
Dingil mesafesi	2640 mm
Yakıt deposu	50 lt
Bagaj hacmi	377 lt

SONUÇ

Toyota'nın C-HR ile Avrupa ve Türkiye'de hedefleri büyük. 2017 yılında Avrupa'da 100 bin, Türkiye'de ise 10 bin adet C-HR'nin satılması hedefleniyor. Bu hedefleri gerçekleştirmek için çekici bir başlangıç fiyatıyla satılmaya başlanan otomobilde zengin donanım ve modern güç üniteleri sunuluyor. Tasarımıyla da yeteri kadar ilgi çekmeyi başaran C-HR'nin mevcut Toyota müşterilerini kendine çekmekten çok, yeni müşterilere ulaşabilecek güçlü bir ürün.

★★★★☆



HEYECAN SEBEBİ



Honda için global bir model olması sebebiyle önemli olan onuncu nesil Civic Sedan, tasarımıyla heyecan uyandırıyor. Tamamen yeni olan otomobilde tasarımdan daha fazla yenilik olup olmadığını görmek için mercek altına aldık.

İzmit'te üretilen Civic Sedan, selefine göre çok daha sportif ve ilgi çeken bir tasarımla yollara çıktı. 1997'de açılan Türkiye'deki fabrikada altıncı nesli üretilen Civic Sedan'ın 2006'da sekizinci nesli, 2012'de ise dokuzuncu nesli bantlardan çıktı. Onuncu nesil Civic Sedan da bu fabrikada üretiliyor. Ancak artık global bir model olarak bantlardan iniyor. Onuncu nesille farklı pazarlarda, farklı tasarım fikri de geride kalmış oldu. Artık tek bir Civic Sedan üretillip tüm pazarlarda aynı tasarımla yollarda olacak.

Yeni bir platforma sahip olan Civic Sedan selefine göre 103 mm daha uzun. Dingil mesafesi de 23 mm arttırılan otomobilin iç mekan hacminde de iyileştirmeler yapılmış. İç mekana geçmeden tasarımın dinamik görünmesinde etkili olan yüksekliğin 16 mm azaltıldığını ve genişliğin de 44 mm arttırıldığını söyleyelim. Bu sayede daha uzun, geniş ve alçak bir Civic Sedan ortaya çıkartılmış.

Arkaya doğru alçalan bir eğimle gelen tasarım yüksek omuz çizgisiyle birlikte profilden de dinamik bir tasarım görüntüsü elde edilmesini sağlamış. Arkaya geçtiğimizde alışıldık sedan tasarımındaki bagaj kapağı çıkıntısının iyice azaltıldığını görüyoruz. C sütunları kesintisiz bir şekilde stoplara kadar uzanan bir eğime sahip. Bu durum arka koltuklara geçişte ve oradaki baş mesafesinde sorun yaşanıp yaşanmayacağı sorusunu da beraberinde getiriyor. Bunu öğrenmek için arka koltuklara oturuyoruz.

Arka koltuklara geçişte ve inişte sorun yaşanmıyor. Baş mesafesi ise beklediğimizden cömert. Her ne kadar eğimli tavan çizgisi arka yolcuların göz hizasından ilerleyip buradaki görüş açılarını kısıtlasa da kabin içerisinde klostrofobik bir hava oluşmamış. Artan uzunluk ve dingil mesafesinin arka koltuk diz mesafesine olumlu yansıdığını da söyleyebiliriz.





❶ Direksiyon üstündeki dokunmatik ses kontrolü rahat kullanılıyor. ❷ ESP'yi devredışı bırakma ve park sensörü düğmesi direksiyon solunda. ❸ Dijital devir ve hız göstergesi rahat izleniyor. ❹ Yol bilgisayarındaki verileri sıfırlamak için gösterge grubu içindeki çubuğu kullanmak gerekiyor. ❺ Anahtarsız çalıştırma sistemiyle motor Start düğmesiyle çalıştırılıyor.

Sürücü koltuğuna oturduğumuzda selefine göre daha sportif bir sürüş pozisyonu sunulduğunu fark ediyoruz. Bunu, sürüş pozisyonunu 20 mm daha alçaltarak elde etmişler. Ancak hem alçak sürüş pozisyonu hem de eğimli sütunlar görüş açıları konusunda kısıtlamalara yol açıyor. Önde de baş ve diz mesafeleri cömert.

Otomobilin içerisinde malzeme kalitesinin arttırıldığı fark ediliyor. Ancak sert plastik malzemenin de bolluğu gözlerden kaçmıyor. Bu malzemeye yer verilen bölgelerde elinizi gezdirdiğinizde kalite algısı azalıyor. Deri kaplı ve üç kollu direksiyon simidinin ergonomisi başarılı. Arkasından dijital gösterge grubu rahat takip edilebiliyor. Orta konsoldaki renkli donunmatik multimedya ekranının 7 inçlik boyutu yeterli. Göz hizasına yerleştirilen ekrandan iOS ve Android cihazlara uyumlu sistemi yönetmek çok zor değil. HDMi'den Bluetooth'a kadar birçok bağlantı sayesinde bu sisteme mobil cihazlarla dahil olunabiliyor. İstenilen uygulamaların yüklenmesine de izin veren sistemin kişiselleştirme özgürlüğü sunması kullanılabilirliği arttırıyor.

Yola çıktığımızda Civic Sedan'ın yeni şasisinin çok daha dinamik olduğunu fark ediyoruz. Karoser salınımları kontrol altına alınmış. Ağırlık transferlerinde otomobil dengesini kaybetmiyor. Bozuk zeminlerde de konfor korunuyor. Direksiyon hassasiyeti yeterli. Küçük hareketlerle yönlendirmeye izin veren direksiyon sistemi yüksek hızlarda zaman zaman gecikmeli tepkiler verse de genel olarak çalışma karakteri başarılı. Ancak sentetik his sıkıcı olabiliyor.

Test aracımızda 1,6 litrelik atmosferik benzinli motor ve CVT şanzıman ikilisi yer alıyor. Yerini aldığı 5 ileri otomatik şanzımana göre CVT'nin konforu daha fazla gözetip motordan daha az kayıp ile ön tekerleklere gücü ilettiği hissediliyor. Atmosferik motorun zayıf olan alt devirleri sebebiyle hızlanmak için motor devrinin çok yukarılara tırmanma zorunluluğu, CVT'nin motor gürültüsünü de epey yükseltmesine yol açtığı durumlar yaşanıyor. Gaz pedalına kesintisiz basmak yerine daha dengeli bir hızlanma istenildiğinde bu gibi durumlar yaşanmıyor. Kalkışlarda gaz tepkisi oldukça hızlı. Türünün iyi bir örneğini temsil eden CVT şanzımanda manuel vites değişimine izin verilmese de S ve L modlarıyla farklı ihtiyaçlar için çözüm üretilmiş.





Arka koltuklar arasındaki kolçakta bardak gözleri de bulunuyor.



125 HP'lik benzinli atmosferik motorda LPG opsiyonu da sunuluyor.



Bagaj hacmi 79 litre arttırıldı. Geri görüş kamerasının geniş ve normal açılı görüntü seçenekleri var.

0-100 km/s hızlanmaya baktığımızda fabrika verisine çok yakın olan 11,9 saniyelik test verisini görüyoruz. Atmosferik motor ve CVT göz önünde bulundurulduğunda ise bu verinin süpriz olmadığını benzer motor ve şanzımanlı rakipleriyle arada fark olmadığını söyleyebiliriz. 7,9 lt/100 km'lik ortalama test tüketiminin oldukça makul olduğunu görüyoruz.

Sonuç olarak Civic Sedan selefine göre daha zengin donanımlı ve dinamik sürüş karakteriyle karşımıza çıktı. Motor tanıdık olsa da sürüşte CVT ile olan hissi farklı. Makul tüketim ve hızlanma verileriyle de şehiriçi taleplerini karşılıyor. Daha hızlısı için 1,5 turbo benzinliyi beklemek gerekli. Yakıt ekonomisi için de LPG seçeneği düşünülmeli.

Yazı: Koray Kodal
Fotoğraflar: Ersan Sezer



Elegance ve Executive donanımlarıyla gelen elektrikli açılır cam tavan kabin içi ferahlığını arttırıyor.

TEKNİK VERİLER

Motor tipi ve konumu	Sıralı, atmosferik, önde, enlemesine
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1597 cc
Maksimum güç	92 kW/125 HP 6500 d/d
Maksimum tork	152 Nm 4300 d/d
0-100 km/s hızlanma	11,6 sn
Maksimum hız	196 km/s
Şanzıman	CVT
Aktarma	Önden çekişli
Boş ağırlık	1322 kg
Bagaj hacmi	519 lt
Yürüyen aksam	
Süspansiyon sistemi	Önde altı noktadan bağlantılı MacPherson süspansiyon sistemi, arkada çok noktadan bağlantılı süspansiyon sistemi, viraj denge çubukları.
Dönüş çapı	10,9 metre
Fren ön/arka	Hava kanallı disk/disk
Test aracı lastik ölçüsü	215/55 R16
Lastik	Bridgestone Turanza

Donanım

ABS, EBD, VSA, ESS, HSA, BA, TPMS, frende tutma özelliği, ön, yan, perde havayastıkları, elektrikli kontrollü, harekete duyarlı direksiyon, elektrikli park freni, lastik tamir kiti, direksiyondan kumandalı müzik sistemi, Radyo/CD/MP3 çalar, 5 inçlik renkli ekran, bluetooth, USB girişi, deri kaplı direksiyon simidi ve vites topuzu, ön ve arka park sensörleri, 16 inçlik hafif alaşımlı jantlar.

Rakipler



Hyundai Elantra
1,6 litre 127 HP benzinli motor ve 6 ileri vitesli otomatik şanzımanla Elantra da Civic rakibi.

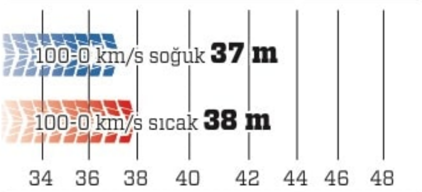


Toyota Corolla
Corolla'da, 1,6 lt 132 HP benzinli atmosferik motor ve CVT ikilisi sunuluyor.

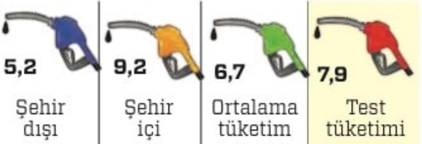
TEST VERİLERİ

Hızlanma	
0-50 km/s	4,8 sn
0-80 km/s	8,0 sn
0-100 km/s	11,9 sn
0-120 km /s	15,2 sn
0-130 km/s	18,0 sn
0- 400 m	17,8 sn
Esnekik	
60- 100 km/s (D'de)	6,1 sn
80- 120 km/s (D'de)	7,9 sn

Fren mesafesi

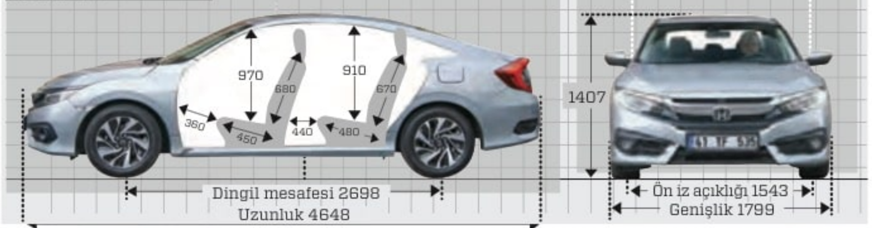


Gürültü	
Rölantide	39 dB(A)
50 km/s (D'de)	59 dB(A)
100 km/s (D'de)	68 dB(A)
120 km/s (D'de)	71 dB(A)
Yakıt tüketimi	
CO_2	153 g/km
Depo kapasitesi	47 lt
Menzil (test tüketimine göre)	595 km



BAKIM	
Bakım aralıkları	10.000 km
Bakım maliyeti (1 yıl/30.000 km)	1.310 TL
Garanti (mekanik/boya/korozyon)	6/6/6
Baz fiyat	81.392 TL
Test aracı fiyatı	90.687 TL

ÖLÇÜLER



DEĞERLENDİRME ★★★★☆

KAROSER, İÇ MEKAN
✓ Ergonomik direksiyon, iri düğmeler kullanımı kolaylaştırıyor.
✗ Görüş açıları kısıtlı, sert plastik malzemeye fazla yer verilmiş.

DONANIM VE GÜVENLİK
✓ Fren mesafesi başarılı, multimedya sistemi ve bağlantıları yeterli.
✗ Çarpışma önleyici gibi modern güvenlik donanımları yok.

MOTOR, SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ
✓ Makul hızlanma ve tüketim dengesi kuruyor, CVT türünün iyi bir örneği.
✗ Zayıf alt devirler, CVT, motor gürültüsüne sebep oluyor.

FİYAT
✓ Baz fiyatıyla bir cazibe oluşturamasa da donanım ve tasarımıyla cazip.
✗ Başlangıç fiyatı rakipleri arasında en uygun olanı değil.

Hakan Girginer, Emre Dağıtmaç, Sebahattin Güçlü ile İbrahim Dalkalı'dan oluşan Çarkçılar ve Fatih Var, Nizamettin Kelo, Seda Söğüt ile Fevzi Taşçı'dan oluşan Anahtarcılar tekımları vereceğim görev için hazır.

USTALIK BURADA

Otomobil sahiplerinin yolu eninde sonunda sanayi sitelerine düşer. Hemen herkesin güvendiği ustaları vardır ve araçlarını onlara teslim eder. İşte o ustalardan sekizi, Türkiye'de daha önce yapılmamış bir işi başarıyor.

Türkiye televizyon tarihinin otomobilseverlere yönelik hiç kuşkusuz en dikkat çekici programı halen TRT Belgesel kanalında Pazar günleri 11.55 ve 21.05'te yayınlanıyor. Sanayi Savaşları'ndan söz ediyorum. Otomobillerle ilgili farklı konularda uzman olan ustaların Çarkçılar ve Anahtarcılar olarak, dörder kişilik 2 takım halinde hurda malzemelerden verilen göreve uygun araç tasarlayıp üretmeleri ve sonrasında bu araçlara uygun parkurlarda yarışmasını içeren Sanayi







Her hafta farklı konseptler yani farklı görevler veriliyor. Kimi zaman bir Çamur Canavarı, kimi zaman geçmişten gelen bir Formula 1 aracı. Yapılacak aracın ölçüleri kimi zaman metre kullanılarak kimi zamansa kara düzen yapılıyor. Zaman zaman küçük tartışmalar da çıkmıyor değil ama hepsi daha iyisini yapabilmek için yaşanan stresten, tabii her tartışma tatlıya bağlanıyor.





En zorlu yarışlardan biri Kum Canavarı yapılan bölümdü. Yürümekte zorlandığımız zeminde ustalar tam gaz gitti.



Çocuklar için otomobil yapın dediğimde bütün ustaların içindeki çocuk da ortaya çıktı. Her iki araç da büyük ciddiyetle yapıldı.

Savaşları'nın sunuculuğunu, naçizane bendeniz yapıyorum.

Programdaki görevim sadece sunuculuk değil. Her biri kendi alanında uzman olan ustaların verdiğim görevleri yerine getirirken geliştirdikleri teknik çözümleri, tasarımları ve işçiliklerini de sorguluyorum, not veriyorum. İşin güzel tarafı konuşmaların doğaçlama olması; yani ustalar soracağım soruları tam olarak bilmiyor ve böylece gelen yanıtlar ve benim karşı sorularım tam bir doğallık içinde sürüyor. İtiraf etmeliyim ki, bir aracın imal edilmesi için verdiğimiz sürelerde bitirilmesi için ustalarımız inanılmaz bir özveriyle çalışırken, buldukları bazı çözümlere hayran olmamak mümkün değil. Çekimler sırasında ustaların gerçek çalışma sürelerini sürekli tutuyoruz ve şimdiye kadar verdiğimiz sürenin dışına taşan bir takım olmadı. Yani 24 saat veriyorsak o araç 24 çalışma saatinde bitiyor. Bu gerçekten büyük bir başarı.

Yönetmenden set çalışanlarına herkesin en iyiye ulaşmak için gösterdiği çabayı görmezden gelemeyiz. Genç ve dinamik yönetmenimiz Bilal Eroğlu'nun görsel yeteneğini iyi bir ilişki yönetimiyle birleştirmesi, programı her açıdan bir şölene çeviriyor. Sanayi Savaşları'nın yapımcılığını Uğur Veli ve Raif İnan, editörlüğünü Yener Kemendi, sanayi danışmanlığını İlhan Karaca, metin yazarlığını Özgün Öztürk, seslendirmesini ise Uğur Taşdemir üstleniyor. Proje tasarımı Okan Emre Oflaz'a ait. Genç bir tasarımcı olan Osman Karahalilöz'ü de unutmamak gerekiyor. O benim çırağım. "Osman çay getir!"

Yazı: Halit Bolkan





Hurdalıktan malzeleme toplama, bunları zeka, bilgi ve tecrübeyle birleştirme tam anlamıyla ustalık gerektiriyor. Sanayi Savaşları'nı özel kılan, ustaların hayal gücüyle sınırlı olması.



ASLAN SUV'

Peugeot'nun SUV ailesini oluşturan 2008, 3008 ve 5008'den her biri farklı özellikleriyle kendilerine ait müşteri kitlelerine hitap ederken üçlünün ortak özelliği maceracı bir ruhu kullanışlılıkla birleştirmek.





LAR





Aslan pençesi şeklindeki stop lambalarının da etkisiyle ortaya çıkan görsel imza, ister gündüz olsun, isterse de gece Peugeot'nun her daim fark edilmesini ve tanınmasını sağlıyor.



LED ambiyans ışıklı geniş panoramik açılır cam tavan ile yolculukları keyfe dönüştürüyor.



Güvenliğin ön planda tutulduğu yeni Peugeot 3008, sürüş asistan sistemleriyle dikkat çekiyor.

Uzun zamandır merakla beklenen yeni Peugeot 3008, son beş yılda yaklaşık üç kat büyüyen kompakt SUV segmentine, tasarımı, üstün donanımları ve gelişmiş teknolojisi ile yeni bir soluk getiriyor. Dış tasarımı ile büyük beğeni toplayan Yeni SUV 3008, yüksek omuz çizgisi, güçlü ve keskin ön tasarımı ile rakiplerinden farklı ve heybetli bir görünüme sahip. Bu heybetli görüntüyü tamamlayan yeni ızgarası, yeni far tasarımı 19 inçlik alüminyum alaşımlı jantları, krom detayları ve LED aydınlatma grubu ile dikkatleri üzerine çekiyor. Ön kısımda başlayan iddialı tasarım çizgisi, arkada aslan pençesi efektli üç boyutku LED stopları birleştiren parlak siyah bant ile devam ediyor. Segmentinde sadece Yeni SUV Peugeot 3008'de sunulan Black Diamond parlak siyah tavan ise aracın premium tasarımını tamamlıyor.

Yeni Peugeot 3008 SUV'un kaliteli malzemelerle üretilen iç mekanı, tasarımı ve üst düzey kalite algısıyla tamamen yeni bir dünyanın kapılarını aralıyor. Gösterişli ve futuristik yapısıyla ön konsol hemen dikkat çekiyor. Bünyesinde barındırdığı ileri teknolojiyi görselliğiyle vurgulayan yeni nesil Peugeot i-Cockpit® otomobil dünyasındaki kokpit algısında tamamen yeni bir sayfa açıyor. Tamamen sürücü odaklı tasarlanan ve dikkat dağıtmadan keyifli bir sürüş gerçekleştirmesini sağlayan Peugeot i-Cockpit® kullanıcısını yüksek teknoloji ile baş başa bırakıyor.

Daha kompakt bir boyuta sahip olan direksiyon iki kollu tasarımıyla sürücüye optimum görüş alanı ve maksimum diz mesafesi sağlıyor. Farklı malzemeler kullanılarak üretilen kokpitte; donanım seviyesine göre, parçalı deri, krom eklentiler ve parlak siyah yüzeyler gibi detaylarıyla kalite algısını yükseltiyor ve görsel bir şöleni beraberinde getiriyor.

8 inç büyüklüğündeki kapasitif dokunmatik ekran orta konsola adeta bir tablet entegre edildiği izlenimini uyandırırken, bünyesinde barındırdığı teknolojik altyapıyla kullanım kolaylığı ve pratikliğini beraberinde getiriyor. Sisteme entegre edilen altı adet piyano tuşu görünümlü düğmeler; radyo, iklimlendirme paneli, navigasyon, araç özellikleri, telefon ve mobil uygulamalar olmak üzere temel fonksiyonlara doğrudan erişim sağlıyor.



6 adet piyano tuşu görünümlü düğmeler; radyo, klima paneli, navigasyon, araç özellikleri, telefon ve mobil uygulamalar olmak üzere temel fonksiyonlara doğrudan erişim sağlıyor.

Üst paketlerde sunulan deri koltuk özelliğinde 5 farklı masaj seçeneği segmentinde sadece Yeni 3008'de sunuluyor.



Yükseltilmiş Full Djital gösterge paneli 12,3 inçlik yüksek çözünürlüklü ekranıyla futuristik bir görünüm sunarken kişiselleştirme imkanıyla sürücünün ihtiyaç duyacağı her şeyi doğrudan görüş hizasına getirerek fonksiyonelliği ve sürüş güvenliğini destekliyor. Direksiyon üzerinde bulunan küçük bir düğme üzerinden kumanda edilen beş farklı gösterge modu sürücüye kişiselleştirme imkanını sunuyor. 'Özel' modunda sürücü dokunmatik ekran üzerinden navigasyon yönlendirmeleri, sürüş destek sistemi, motor bilgileri, yol bilgisayarı ve rota bilgileri gibi farklı bilgileri istediği şekildeekrana aktarma imkanı tanıyor. Her bir özellik farklı bir görsel animasyonla canlandırılıyor.

Advanced Grip Control sistemi sayesinde Yeni Peugeot 3008 SUV, farklı yol koşullarına adapte olarak sürücüsüne güven veriyor. Advanced Grip Control; orta konsolda bulunan düğme üzerinden kontrol edilen ve Normal, Kar, Çamur, Kum, ESP kapalı olmak üzere beş faklı sürüş modu sayesinde optimize edilmiş çekiş, 18 inçlik M+S (Mud&Snow / Çamur ve Kar) tipi özel lastikler ve HADC (Hill Assist Descent Control / Eğim iniş destek sistemi) adında tamamen yeni bir eğim iniş yardımcısı gibi özellikleri bünyesinde barındırıyor. Advanced Grip Control, 2017 yılında 3008'de sunulmaya başlanacak.

Yeni Peugeot 3008 SUV, yüksek teknolojiye sahip güvenlik sistemleri ile de dikkat çekiyor.

Aktif ileri sürüş destek sistemleri, sürücüyü uyarmanın yanında gereken durumlarda harekete geçerek olası tehlikeleri engelliyor.

Adaptif Cruise control öndeki aracın hızını takip ederken Aktif güvenlik freni ani trafik sıkışmalarında otomobili tamamen durdurabiliyor.

Aktif şerit takip sistemi ve Aktif kör nokta uyarı sistemi ise tehlikeli bir durumda aracın şeritte kalması için direksiyona güç uyguluyor.

Aktif hız levhası tanıma sistemi, sürücüye bulunduğu yoldaki hız sınırlarını bildiriyor ve Cruise Control sisteminde kullanması için öneriyor.

Sürücü eğer isterse tek bir tuşla bu hızı Cruise Control sistemine atayabiliyor.

Peugeot 2008

Yeni Peugeot 2008 başarılı performansını daha ileriye taşımak üzere SUV tasarımını güçlendirerek daha iddialı ve daha çekici bir



Peugeot'ya özgü Grip Control çekiş sistemi, Mud&Snow (Kar ve Çamur) sertifikalı Goodyear Vector lastiklerle birlikte sunuluyor ve güvenilir bir şekilde 2008'e her zemin ve her mevsim şartında hareket kabiliyeti sağlıyor.



Mirror Screen, sürücünün MirrorLinkTM veya Apple Carplay® sistemleri üzerinden uyumlu akıllı telefonunu otomobilin multimedya sistemine bağlamasına olanak tanıyor.



Access, Active ve Allure donanım seviyeleri GT Line ile taçlandırılıyor.

görünüme sahip oluyor. Çamurluk korumaları, dik konumlandırılmış yeni ızgarası ve kapı çıtaları, sağlamlığını vurguluyor. Yeni Ultimate Kırmızı gövde rengi ise yeni 2008'in gücünü ve enerjisini simgeliyor.

Yeni Peugeot 2008, ürün gamına yeni katılan 'GT Line' donanım seviyesi ile segmentinin standartlarına yeni bir bakış açısı getiriyor. Bu yeni donanım seviyesi, yeni özellikleri ile Yeni Peugeot 2008'e daha sportif ve daha zarif bir görünüm kazandırıyor.

Yeni Peugeot 2008 dikkat çekici, benzersiz bir kontrol hissi sunuyor. Peugeot'ya özgü "Peugeot i-Cockpit" ise, 2008'in sezgisel, keskin, esnek ve güvenli sürüş karakterini vurguluyor.

Grip Control adaptif çekiş kontrol sistemi, Yeni Peugeot 2008'in farklı zeminlerde sürüş



Yeni Peugeot 5008'in 676 mm'lik yükleme eşiği bagaja erişimi kolaylaştırıyor.



Sınıfının en geniş bagaj hacmini sunan yeni Peugeot 5008'de ön yolcu koltuğu da katlandığında 3,20 metreye varan bir yükleme derinliği elde ediliyor.



İkinci sıradaki koltukların üçünde de Isofix çocuk koltuğu bağlantı noktası sunulurken, 5 kademeli sırtlık eğim ayarı da mevcut.

kabiliyetini ve güvenliğini artırıyor. Bu donanım Mud&Snow (Çamur ve Kar) özellikli lastiklerle birlikte sunuluyor, bu sayede kış lastiği gereksinimini de ortadan kaldırıyor.

Yeni Peugeot 2008'de; Mirror Link sistemi üzerinde geliştirilen Mirror Screen ve Apple Carplay, geri görüş kamerası, Aktif Şehiriçi Güvenlik Sistemi ve Otomatik Park Sistemi gibi sınıfında nadir bulunan ekipmanlar da sunuluyor.

Peugeot'nun ödüllü motoru 1.2L PureTech, 110hp versiyonu ile yeni 2008'de EAT6 tam otomatik şanzımanla birleşerek üstün bir sürüş keyfi vaad ediyor.

Peugeot 5008

Peugeot yeni 5008'i bir MPV'nin kullanışlılığı ve bir SUV'un ihtişamını sunacak bir biçimde geliştirdi. Yeni Peugeot 3008'in güçlü yüzünü kendine has ön ızgarası ve tamponuyla yorumlayan yeni 5008'de A sütunundan başlayarak tavan boyunca uzanıp D sütunundan inerek son bulan krom çıta otomobilin karakter çizgileri arasında yer alıyor. 2,84 metrelik dingil mesafesi selefinden 11 cm fazla olan yeni 5008'in 4,64 metrelik toplam uzunluğu da yerini aldığı modelden 11 cm daha fazla. Üç koltuk sırasıyla yedi kişilik bir yaşam alanı sunabilen yeni Peugeot 5008'in ikinci koltuk sırasında oturan yolcularına sunduğu diz mesafesinde de bir önceki nesille karşılaştırıldığında 60 mm'lik bir artış var. Yeni Peugeot 5008, 2017 yılının ilkbahar döneminde Türkiye'de satışa sunulacak.



Kabindeki eşya gözlerinin tamamı 38 litrelik bir hacim sunabiliyor.

HIZLI DÖRT KAPI

Maserati'nin amiral gemisi konumundaki Quattroporte, dört kapı anlamına gelen adının ardında lüks ve dinamizmin en uç örneklerinden biri olmayı sürdürüyor. Makyajlı nesilde olgunluk çağı yaşanıyor.



İtalyanlar güzel ve hızlı otomobiller üretmekte köklü bir geçmişe sahip. Maserati, güzellik ve hız dışında söz konusu büyüklük olduğunda en ön plana çıkan İtalyan markası olmayı sürdürüyor. Markanın amiral gemisi Quattroporte, 1963'te çıktığı yolculukta bugün altıncı nesliyle yolları süslüyor. 2013'te satışa sunulan güncel nesil, dört tekerlekten çekiş ve dizel motor gibi özellikleriyle Maserati için dönüm noktaları arasında yer alırken, 5,26 metrelik spor sedan artık makyajlı haliyle karşımızda. Otomobile yapılan makyajın görsel etkileri arasında en çok dikkati çeken bölüm Levante modelini hatırlatan yeni ön ızgara. Bu bölüm eskisine göre daha agresif ve baskın görünmekle kalmıyor aynı zamanda yeni taban kaplamasıyla birlikte Quattroporte'nin aerodinamik direncini yüzde 10 iyileştiren elektrikli ayarlanabilen hava giriş kapaklarına da ev sahipliği yapıyor.

Otomobilin karoserindeki değişiklikler kısıtlı seviyede tutulsa da iç mekanda daha kapsamlı yenilikler yapılmış. Orta konsolda 8,4 inçlik ekranlı yeni bir bilgi-eğlence sistemi sunuluyor. Yeni sistemin kontrol edilmesi için artık vites kolunun arkasında merkezi bir dairesel kumanda yer alıyor ve aynı zamanda Apple CarPlay ve Android Auto sistemleri de destekleniyor. Kokpitteki yeniliklerden nasibini alan havalandırma kumandaları da şık görünümleriyle iç mekanın genel ambiyansına uyum sağlıyor.

Gelişmiş Sürücü Destek Sistemleri'nin yeni paketi, Quattroporte'de bir opsiyon olarak sunuluyor. Bu paket Dur&Kalk özelliğine sahip Uyarlanabilir Hız Sabitleyici, Şerit Değiştirme Uyarısı, Gelişmiş Fren Desteğine sahip Önden Çarpışma Uyarısı ve Otomatik Acil Durum Freni sistemlerini içeriyor. Sürücü Destek paketiyle birlikte Çevre Görünüm Kamerası da opsiyon olarak sunuluyor.

Makyajla birlikte sunulan GranSport ve GranLusso donanımları sayesinde Maserati Quattroporte'de beklentilere uygun daha sportif veya lüks özellikler yer alıyor. Kabinde GranLusso tarzı, koltuklarda, kapılarda, kafalık ve güneşlikte görülen Ermenegildo Zegna patentli ipek döşeme ile kendini gösteriyor. Kabin içi tasarımı, gösterge panelinde yer alan gözenekli Radica ahşabı ve ahşap ilaveli deri





Arka tasarımdaki en büyük yeniliği tampon ve egzoz çıkışlarında görmek mümkün.



Deri ve ahşabın uyum içinde kullanıldığı iç mekanda kalite birinci sınıf.



Ermenegildo Zegna patentli ipek döşemeler GranLusso donanımında sunuluyor.

direksiyon simidi ile daha zarif bir görünüm kazanıyor. Bu tasarım elektrikli ayarlanabilir pedallar, elektrikli arka güneşlik, dört bölgeli klima, ısıtmalı arka koltuklar ve genişletilmiş anahtarsız giriş gibi konfor odaklı ekipmanları da bir araya getiriyor.

Quattroporte GranSport, 21 inçlik Titano jantlar, tamponlarda parlak siyah kaplama, kırmızı fren kaliperleri, öndeki "üç başlı mızrak"taki mavi eklemeler, yanda yer alan Saetta logosu, ve ek olarak da jant kapaklarındaki mavi logolarla donatılmış. GranSport'un ön ızgarası, opsiyon olarak, parlak siyah kaplamalı da sipariş edilebiliyor. Quattroporte GranSport'un donanımı sportif sürüş performansını destekleyen yeni ön ve arka koltukları içeriyor.

Boyutları dikkate alındığında markanın şanına yakışır, çok dinamik bir sürüş tecrübesi yaşatan Maserati Quattroporte'nin bu dengeli yapısında gelişmiş S Q4 versiyonundaki dört tekerlekten çekiş sistemi de büyük rol oynuyor.

410 HP gücündeki 3,0 lt'lik çift turbo V6'da Ferrari imzası var. Otomobili 4,9 saniyede 0'dan 100 km/s'ye ulaştıran motor, yaşattığı performans bir yana sesiyle de çok etkileyici. 8 ileri vitesli ZF üretimi otomatik şanzımanla motorla uyumlu bir etkileşim içindeyken tüm Quattroporte versiyonlarında standart olan Skyhook isimli adaptif süspansiyon sistemi de sportiflik ve konfor arasında geniş bir yelpaze sunabiliyor.

Yazı: Onno Usta/Palermo-İtalya

TEKNİK VERİLER
Maserati Quattroporte S Q4

Motor tipi ve konumu	V, önde, uzunlamasına
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	6/24
Silindir hacmi	2979 cc
Maksimum güç	302 kW/410 HP 5500 d/d
Maksimum tork	550 Nm 1750-5000 d/d
0-100 km/s hızlanma	4,9 sn
Maksimum hız	286 km/s
Şanzıman	8 ileri vitesli otomatik
Aktarma	4x4
Ortalama yakıt tüketimi	9,7 lt/100 km
CO_2 emisyonu	226 g/km
Ağırlık	1820 kg
Boyutlar, kapasiteler	
Uzunluk/genişlik/yükseklik	5264mm/1948mm/1481mm
Dingil mesafesi	3171 mm
Yakıt deposu	80 lt
Bagaj hacmi	530 lt

SONUÇ

Gerek başarılı dört tekerlekten çekiş gerek 8 ileri vitesli otomatik şanzımanıyla sedan görünümüne karşın gerçek bir sporcu. İç mekan kalitesi ve konforu, kullanım emniyetiyle her tür yol şartlarında gerektiğinde makam otomobili, gerektiğinde de maksimum sportif beklentileri karşılayan özelliklerde.



ORİJİNAL KOPYA

Mazda MX-5'in İtalyan ikizi Fiat 124 Spider, Abarth sürümünde daha vahşi ve özel bir otomobil haline gelirken, kendine has bir karakter sunmayı da biliyor.





Alcantara kaplı kokpit kaliteli bir izlenim yaratırken, tasarımın tamamı Mazda MX-5'ten alınmış.

Marşa basıp motoru uyandırdığımızda tüylerimiz diken diken oluyor. Abarth 124 Spider'ı Fiar 124 Spider'ın sadece daha süslü ve biraz daha sportif bir versiyonu olduğunu düşünenler duydukları bu ses sonrasında fikirlerini değiştiriyor. Record Monza isimli iki çift çıkışlı egzoz sisteminden gelen derin bas sesler Abarth'ın olayını belli ediyor.

Fiat'tan Abarth yapmak mı? Bunun için Alfa Romeo'nun 200 HP'nin üzerinde güçlere çıkabilen 1,8 lt'lik motor da tercih edilebilirdi. Ancak nispeten yüksek hacimli bu ünitenin, boş ağırlığı 1100 kg'nin altında kalan roadster'ın dengesini bozma ihtimaline karşın "sadece" 170 HP üreten 1,4 lt'lik MultiAir motor tercih edilmiş. Bu kısıtlı gücün sonucu olarak Abarth 124 Spider yeterince hızlı olabiliyor mu acaba? Evet, hem de nasıl: Bu boyutlardaki ve türdeki bir otomobil için 6,8 saniyelik 0-100 km/s hızlanması ve 232 km/s maksimum hız fazlasıyla iyi. Abarth 124 Spider'ın Japon ikizi Mazda MX-5, 160 HP'lik güçlü versiyonunda bu değerlerin gerisinde kalıyor.



Tamponlar, siyah bagaj ve motor kaputu Abarth'a özel.

Yollar dar, virajlı ve öngörülemez olduğunda Abarth 124 Spider, kendisinden çok daha pahalı benzerlerine soğuk terler döktürebilen bir otomobil. Arkadan itiş, hafif yapı, dengeli ağırlık dağılımı, güçlü frenler, çok net direksiyon sistemi, çok iyi ayarlanmış yürüyen aksam ve arka diferansiyel kilidi Abarth'ın bir viraj dansçısı olmasını sağlıyor. Abarth mühendislerinin gösterdiği özen ve çaba gerçekten çok akıcı bir sürüş sunabilen, çok net bir keyif otomobilini çıkartmış.

İtalyanların Mazda'dan farklı olarak yüksek hacimli atmosferik yerine düşük hacimli turbo motor tercihleri daha enerjik ve rahat bir sürüş karakterini de beraberinde getirmiş. Motor ve egzozdan yayılan ses çok heyecan verici bir keskinlikte. Mazda'nın Abarth ile karşılaştırılınca çok teknik ve soğuk bir izlenim bırakan atmosferik motor tercihinin yerine İtalyan sıcaklığını gösteren güç ünitesi şaşırtıcı derecede doğal ve akıcı bir çalışma karakterine sahip. Yüksek güç ve kilitli diferansiyel sayesinde Abarth'ın potansiyeli MX-5'e göre daha yukarı çekilmiş. Ve bu da keyif katsayısını arttırıyor.

Yazı: Johannes Riegsinger-Eray Özgür

TEKNİK VERİLER

Abarth 124 Spider

Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, uzunlamasına
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1368 cc
Maksimum güç	125 kW/170 HP 5000 d/d
Maksimum tork	230 Nm 2500 d/d
0-100 km/s hızlanma	6,8 sn
Maksimum hız	232 km/s
Şanzıman	6 ileri otomatik
Aktarma	Arkadan itişli
Ortalama yakıt tüketimi	6,4 lt/100 km
CO_2 emisyonu	148 g/km
Ağırlık	1060 kg
Boyutlar, kapasiteler	
Uzunluk/genişlik/yükseklik	4054 mm / 1740 mm / 1233 mm
Dingil mesafesi	2310 mm
Yakıt deposu	45 lt
Bagaj hacmi	140 lt

SONUÇ

Fiat 124 Spider'ın güzel yanlarını daha keskin ve ateşli bir hale getiren Abarth, keyif veren yol tutuşu, güçlü turbo motoru ve hem akla hem de kalbe hitap eden yanlarıyla gerçek bir orijinal.

★★★★☆

İSMİNİ GERİ ALDI

Fluence devri artık kapandı. Alışıldık Megane Sedan ismi tekrar sahada. Bakalım eski ismini alan yepyeni kompakt sedan beklenen yenilikleri sunuyor mu?



Kompakt sınıfta yeniden eski ismiyle yola devam eden Renault Megane Sedan, Bursa'daki Oyak-Renault fabrikasında üretilip yaklaşık 30 ülkeye ihraç ediliyor. Bu kadar büyük bir sorumlulukla üretilen otomobil için bizim de beklentilerimiz yüksek.

Megane Sedan, yerini aldığı Fluence'a göre çok daha modern bir tasarıma sahip. Artık marka yüzünün bir parçası olan, C şeklinde, tampona taşan LED gündüz farları Megane Sedan'da da bulunuyor. Bu tasarım otomobile önden bakıldığında olduğundan iriymiş gibi algılanmasını sağlıyor. İri tasarlanan Renault logosu başrolde. Uzun ve kambur motor kaputu karoserin tamamında olduğu gibi ütü izlerine sahip. Daha kısa bagaj kapağı tasarım modasına Megane Sedan da uymuş.

Otomobile arkadan bakıldığında orta sınıf temsilcisi Talisman'a benzediği görülüyor. Talisman'ın stopları daha geniş ve içlerinin tasarımı biraz daha farklı. Talisman'dan farklı olarak, Megan Sedan'ın arka tampon köşelerindeki girintiler daha sportif bir hava kazandırıyor.

Megane HB ve Megane Sedan, CMF C/D ismi verilen aynı platformdan yükseliyor.



Direksiyonun ergonomisi başarılı. Malzeme ve işçilik kalitesi yeterince iyi. Opsiyonel olarak sunulan 8,7 inçlik dokunmatik ekran için 1250 TL isteniyor.

Bazı ölçüleri doğal olarak farklı. Megane HB'in uzunluğu 4359 mm iken, Sedan'ın boyu 4632 mm. Yani Sedan 273 mm daha uzun. Hatchback'in 2669 mm'lik dingil mesafesine karşılık Sedan'ın dingil mesafesi 2711 mm. Bu sayede Sedan'da daha fazla diz mesafesi sunulabiliyor. Test ölçümlerinde Megane HB'de arka diz mesafesi 370 mm, Sedan'da 410 mm olarak kayda geçti.

Hatchback karoserde bagaj 434 litreyken Sedan 503 litrelik daha cömert bir bagaja sahip. Yedek lastik alınmadığında bu hacim 550 litre olarak açıklanıyor. Test aracımızda, bagaj kapağı, tampon altında yaptığınız ayak hareketiyle açılma özelliğine sahipti. Bu pratik özellik bagaj kapağının elektrikli olmamasına rağmen işlevselliği arttırıyor. Geri görüş kamerası varsa kapak üzerindeki düğme ortadan kalkıyor.

Otomobilin önünde Megane HB, arkasında Talisman izleri bulunurken içerisinin Megane HB'den alındığı görülüyor. 8,7 inçlik tablet tasarımlı multimedya ekranını görmeye artık alıştık. Bu sayede ön konsoldaki düğme kalabalığının önüne geçilmiş. İçeriği çok zengin olan sistemi hızlı kullanmak için biraz pratik yapmak gerekiyor. Özellikle klima kumandaları ve müzik sistemi gibi sıklıkla kul-

Megane Sedan, Hatchback'e göre 273 mm daha uzun. Dingil mesafesi de 42 mm daha fazla.



lanılan fonksiyonların bu sistemin içerisinde bir menüden ulaşıldığı düşünüldüğünde bolca pratik yapmak faydalı olacaktır. Bu sistem Megane Sedan'da standart olarak sunulmuyor. Donanıma göre 4,2 inç ya da 7 inçlik versiyonları da bulunuyor.

Head-Up display sistemine de sahip olan Megane Sedan'da hız bilgileri ön cam hizasından da takip edilebiliyor. Bu bilgiler direksiyon arkasındaki konsoldan çıkan şeffaf bir ekrana yansıtılıyor. Bu donanım için 1,500 TL ödemek gerekiyor. Genel olarak görüş açıları sorunsuz olan Megane Sedan'ın eğimli arka camı geri görüş açılarını kısıtlamış.

Otomobilin direksiyonunda Hatchback versiyona göre daha farklı bir sürüş hissi sunulduğu fark ediliyor. Sedan karoserin ağırlık dağılımı ve farklı arka süspansiyon sisteminin etkisiyle önden kayma eğilimi Hatchback'e göre daha erken yaşanıyor. Sedan için özel olarak arka süspansiyon bağlantıları ve travers elden geçirilmiş. Süspansiyon konforu bir adım önde. Megane Sedan süspansiyon gürültüsü konusunda daha sessiz.

Masaj fonksiyonlu koltuklar, LED farlar, ayak hareketiyle açılan bagaj kapağı, Head-Up display, sürüş kişiselleştirme sistemi gibi donanımlarıyla Megane Sedan premium havası estirmeyi başarıyor.

Hızlı ve net direksiyon tepkileri sürüş kalitesini arttırıyor. Multi-Sense isimli sürüş kişiselleştirme seçeneğinden Sport seçildiğinde direksiyon daha keyif verici yapıya bürünüyor. Manevralarda ise daha hafif bir direksiyon tepkisi için Comfort seçeneğine geri dönebilirsiniz. Modlar arasında, Neutral, Perso, Sport, Comfort ve Eco seçenekleri bulunuyor.

Sürüş kişiselliştirme sistemi sadece direksiyon yumuşaklığını değil ekonomiyi de ayarlıyabiliyor. Eco modu seçildiğinde motor daha ekonomik tüketim için hazırlanıyor. Motor tepkileri daha "sakin" yapıya bürünüyor. Sport modunda ise daha seri hızlanma için motor tepkileri keskinleştiriliyor. Gösterge grubu ve ambians aydınlatmaları da bu modlara özel renklere bürünüp sürücünün görsel olarak da hangi modunu seçtiğini gör-







Hatchback'e göre arka koltuklarda daha fazla diz mesafesi sunuluyor. Yedek lastiksiz bagaj 550 litre. Bagajdaki girinti-çıkıntılar kullanımı kısıtlıyor. 500 TL ödeyerek arka tampon altında yaptığınız tekme hareketiyle bagaj kapağı otomatik açılabiliyor.




1,5 litrelik turbo dizel motor ekonomi odaklı çalışıyor. 6 ileri EDC sarsıntısız geçiş sağlıyor.



Daha iyi bir aydınlatma için üst donanımla LED farlar da alınabiliyor.



Vites topuzu önünde 12V çıkış, SD kart, AUX ve iki adet USB girişi bulunuyor.

mesini sağlıyor. İşitsel fark da yaratmak isteyen Renault, hoparlörlerden motor sesinin de modlarla değiştirilip kabine taşınmasına izin vermiş.

Test aracımızda 110 HP'lik 1,5 litre turbo dizel yer alıyor. 1750 d/d'de 250 Nm'lik maksimum torka ulaşan bu motorun önceliği hızlanma performansı değil. Şehir içinde makul ve yeterli hızlanmalar sunabilen motor, otoyol kullanımda, araç sollamalarda ihtiyaç duyulabilen güç taleplerinde bazen yetersiz kalıyor. 7,0 sn'lik 60-100 km/s ve 9.0 sn'lik 80-120 km/s esneklik verileri de bunu destekliyor.

Konu yakıt tüketimine geldiğinde Megane Sedan, 1.5 dCi ile parlıyor. 4,9 lt/100 km'lik ortalama test tüketimiyle ne kadar ekonomik olabileceğini gösteriyor. Megane Sedan 1.5 dCi ile alınabilen EDC isimli çift kavramalı şanzımanın, konfor ve tüketime olan katkıları açık. Hızlı ve doğru vites seçimleri yapan 6 ileri vitesli otomatik şanzıman sürüş kalitesini arttırıyor.

Sonuç olarak Megane Sedan, zengin donanım ve motor seçenekleri sunan, tasarımı, yaşam ve yükleme alanları yönünden de güçlü bir otomobil. Test aracımızdaki 1.5 dCi EDC ikilisi de Megane Sedan'ın ekonomi ve konfor yönlerini ortaya çıkartmayı başaran bir seçenek olarak karşımıza çıktı.

Yazı: Koray Kodal
Fotoğraflar: Ersan Sezer

TEKNİK VERİLER

Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, enlemesine
Yakıt	Dizel
Silindir/supap sayısı	4/8
Silindir hacmi	1461 cc
Maksimum güç	81 kW/110 HP 4000 d/d
Maksimum tork	250 Nm 1750 d/d
0-100 km/s hızlanma	12,5 sn
Maksimum hız	190 km/s
Şanzıman	6 ileri otomatik
Aktarma	Önden çekişli
Boş ağırlık	1395 kg
Bagaj hacmi	550/987 lt
Yürüyen aksam	
Süspansiyon sistemi	Önde MacPherson süspansiyon sistemi, arkada yarı rijit aks, ön ve arkada helezon yaylar.
Dönüş çapı	11,0 metre
Fren ön/arka	Hava kanallı disk
Test aracı lastik ölçüsü	225/40 R18
Lastik	Continental ContiSportContact

Donanım

ABS, AFU, ESC, elektronik patinaj önleme, ön, yan ve perde havayastıkları, yokuş kalkış desteği, LED gündüz farları, manuel klima, elektrikli ve ısıtmalı yan aynalar, sürücü koluğu yükseklik ayarı, katlanabilir arka koltuk sırtlıkları, direksiyondan kumandalı Radyo/MP3 çalar, usb, bluetooth bağlantısı, 4,2 inçlik ekran, gövde rengi aynalar ve kapı kolları, 16 inçlik çelik jantlar ve jant kapakları.

Rakipler



Ford Focus Sedan
Dizel motor ve otomatik şanzıman ikilisi 89.820 TL'den satılan Ford Focus Sedan da sınıfının ilgi gören modellerinden.

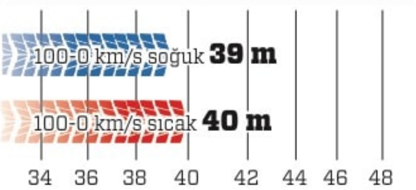


Skoda Octavia
90.250 TL'den başlayan Octavia 1.6 TDI 110 HP DSG, sınıfının ekabetçi başlangıç fiyatı sunan seçeneklerinden biri olarak yer alıyor.

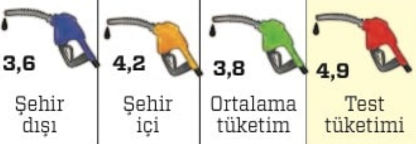
TEST VERİLERİ

Hızlanma	
0-50 km/s	4,0 sn
0-80 km/s	8,3 sn
0-100 km/s	12,8 sn
0-120 km /s	18,7 sn
0-130 km/s	23,0 sn
0- 400 m	18,5 sn
Esnekik	
60- 100 km/s (D'de)	7,0 sn
80- 120 km/s (D'de)	9,0 sn

Fren mesafesi

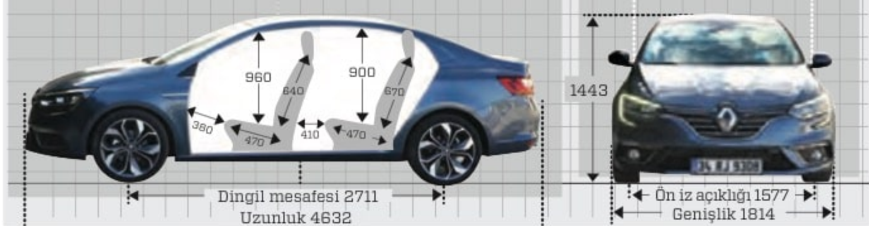


Gürültü	
Rölantide	44 dB(A)
50 km/s (D'de)	63 dB(A)
100 km/s (D'de)	65 dB(A)
120 km/s (D'de)	68 dB(A)
Yakıt tüketimi	
CO_2	99 g/km
Depo kapasitesi	49 lt
Menzil (test tüketimine göre)	1000 km



BAKIM	
Bakım aralıkları	20.000 km
Bakım maliyeti (1 yıl/30.000 km)	473,73 TL
Garanti (mekanik/boya/korozyon)	3/3/12
Baz fiyat	90.300 TL
Test aracı fiyatı	124.400 TL

ÖLÇÜLER



DEĞERLENDİRME ★★★★½

KAROSER, İÇ MEKAN
✓ Geniş bagaj hacmi, arka koltuklardaki diz mesafesi.
✗ Eğimli ve küçük arka cam geri görüş açılarını kısıtlıyor, bagajın iç yapısı.

MOTOR, SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ
✓ Yakıt ekonomisi, çift kavramalı otomatik şanzıman.
✗ Hızlanma ve esneklik konularında beklentiyi yüksek tutmayın.

DONANIM VE GÜVENLİK
✓ Sürüş kişiselleştirme seçeneği fark yaratabiliyor, LED farlar.
✗ Elektrikli bagaj kapağı sunulmuyor.

FİYAT
✓ Baz fiyat rekabeti karşılayacak seviyede.
✗ Opsiyonlarla fiyatı çok yükseliyor.

FORD'UN YENİ SUV'U

Yeni Ford Edge, güçlü motoru, modern tasarımı, yenilikçi teknolojileri, üst düzey konforu, gelişmiş sürüş asistanları ve sınıf lideri sürüş dinamikleriyle sınıfındaki standartları yeniden belirlemeye hazırlanıyor.

Ford'un Avrupa SUV stratejisinde önemli bir rol oynayan en büyük SUV modeli yeni Ford Edge, Türkiye'de satışa sunuldu. Yeni Ford Edge, pek çok yönden geleceğin habercisi ve her yönüyle kaliteden ödün vermeyen, etkileyici bir modernlik duygusu yaşatıyor; güçlü yapısı ve sofistike tasarımı ile tüm dikkatleri üzerine çekiyor. Geniş ve modern bir iç mekana sahip olan yeni Ford Edge, açılabilir panaromik cam tavanı, yüksek kaliteli ve özenli işçiliği ve ergonomik iç mekanıyla göz alıcı bir duruşa sahip.

Yeni Ford Edge, ileri teknolojileri ile sınıfının standartlarını yeniden belirliyor. İç mekanda gürültüyü yok ederek sürüşe maksimum seviyede odaklanmayı sağlayan Aktif Gürültü Kontrol Sistemi, aracın hızına göre direksiyon çevirme oranını ayarlayan ve park manevrası gibi düşük hızlarda daha az efor harcanmasını sağlayan Sürüşe Duyarlı Direksiyon Sistemi ve aracın önüne çıkabilecek insan ve büyük nesneleri algılayıp, tepki verilmediğinde ise otomatik olarak fren yapan Yaya Algılama Özellikli Çarpışma Önleme Yardımcısı gibi teknolojileriyle yeni Ford Edge, konforlu ve güvenli yolculuğun tanımını yeniden yapıyor.



Güçlü, verimli ve teknolojik

Yeni Ford Edge'de, çift turbo destekli gelişmiş 2.0 litre TDCi motor, yüksek performans sağlarken düşük yakıt tüketim ve emisyon değerleriyle fark yaratıyor. 210 PS'lik motora yarış otomobillerinden aşina olduğumuz 450 Nm'lik bir tork değeri eşlik ediyor. Güçlü performans verilerine rağmen yeni Ford Edge'nin ortalama yakıt tüketimi 5.8lt / 100 km. ve CO2 emisyon değeri 149 g/km düzeyinde kalıyor.

Yeni Ford Edge ile yolda olmak güven veriyor. Akıllı 4x4 Çekiş (AWD) sistemi buzlu yollardan ıslak, kuru zemine ve hatta değişkenlik gösterebilen engebeli arazilerde dahi ileri seviye yol tutuşu ve tepki hassasiyeti sağlıyor.

Ford Dinamik LED ön far teknolojisi ise direksiyonun çevrildiği açıyı farlara da yansıtarak mükemmel bir görüş açısı kazandırıyor. Sekiz farklı aydınlatma modunun yanı sıra, manuel olarak da ayarlanabilen serbest moda sahip olan aydınlatma grubu, Yansıma Önleyici Uzun Farlar otomatik olarak ayarlanıp, öndeki ya da karşıdan gelen sürücünün gözlerini kamaştırmadan görüş mesafesini maksimuma çıkarıyor.

EDGE



Gelişmiş sesli kontrol özelliği olan Ford SYNC 2 multimedya sisteminin dikkat çektiği kokpitte yüksek işçilik ve malzeme kalitesi ön planda.



210 HP gücündeki çift turbo beslemeli TDCi motor, Ford Edge'i 211 km/s maksimum hıza ulaştırırken, ortalama yakıt tüketimi 5,8 lt/100 km.

Gelişmiş güvenlik donanımları

Yaya Algılama Özellikli Çarpışma Önleme Yardımcısı, yoldaki veya söz konusu yola çıkabilecek yayaları algılayarak sürücüyü uyarıyor ve sürücünün tepki vermediği durumlarda sistem otomatik olarak fren yapıyor.

Hava Yastıklı Arka Emniyet Kemerleri de olası çarpışmalarda milisaniyeler içinde şişerek arka koltukta her iki yanda oturan yolculara maksimum koruma sağlıyor.

Trafik İşareti Algılama Sistemi, trafik levhalarını tanıyarak ilgili bilgiyi yol bilgisayarında göstererek sürücüyü uyarıyor. Geri görüş kamerası ve otomatik park sistemi de Yeni Ford Edge'de sürüşü kolaylaştıran özellikler arasında yer alıyor. 8" dokunmatik renkli ekran, SYNC2 teknolojisi ile birleşerek araç içi müzik, navigasyon, klima ve telefon gibi özelliklerin sesli kontrolüne imkan tanıyor. Premium deri döşemeli Isıtma soğutma fonksiyonlu ön koltuklar ve ısıtmalı arka koltuklar yolculuklara konfor katıyor.

Ön cama entegre bir kamera sayesinde 65 km/sa üzerindeki hızlarda devreye giren Şerit Takip Sistemi, istem dışı şerit değiştirme durumlarında ilk olarak görsel uyarıda bulunuyor. Eğer sürücü tepki vermez ise direksiyon titreyerek sürücüyü bir kez daha uyarıyor. Tüm bu uyarılara sürücüden yine tepki gelmezse Şeritte Kalma Yardımcısı devreye girerek otomatik olarak direksiyona hafif bir tork uygulayarak aracı yumuşak ve güvenli bir şekilde şeride döndürüyor.

Hıza duyarlı şekilde farklı parametrelere sahip olan Elektrik Destekli Direksiyon Sistemi (EPAS) ise düşük hızlarda hafif, yüksek hızlarda daha sert direksiyon tepkilerine sahip. Bu sistem, aktif titreşim kontrolü özelliğiyle direksiyondaki istenmeyen titreşimleri azaltıp daha keyifli bir sürüş sunuyor.

Göz alıcı tasarım

Yeni Ford Edge'de güçlü gövde yapısı güven duygusu verirken krom detayları da kalitesini simgeliyor. Aracın alt bölümü, ön tampon altı, arka difüzör, aynalar ve arka cam birleşme noktaları özenle tasarlandı ve bu sayede aerodinamik yapı korunurken modern çizgiler de aynı şekilde muhafaza edildi.

Otomobilin ön kısmı geniş ön ızgarası, LED aydınlatmalı farları ve geniş çizgilere sahip ön gövde tasarımıyla dinamikliği temsil ediyor. Derin çizgilere sahip olan omuz çizgisi ön tekerleklerin bitiminden başlayıp arka bölümdeki stop lambalarına kadar uzanıyor. LED aydınlatmalı stop lambaları ise bagaj kapağının yan kısımlarından başlayıp orta bölümündeki Ford logosuna kadar uzanan sofistike bir tasarıma sahip. Bu bölümdeki akıcı tasarım, Ford Edge'i rakiplerinden ayıran özelliklerin başında geliyor.

Yeni Ford Edge, 2.0 lt hacmindeki TDCi motora eşlik eden 6 ileri Powershift çift kavramalı otomatik şanzımana sahip. 10 dış renk ve 3 deri döşeme rengiyle geniş bir tercih yelpazesine sahip olan Edge, Türkiye'de 88.650 USD'den başlayan tavsiye edilen anahtar teslim fiyatıyla satışa sunuluyor.



Sınıfında bir ilk olan Aktif Gürültü Kontrol Sistemi'minde bir kontrol ünitesi, istenmedik sesleri iptal etmek için insan kulağının algılayamayacağı bir "beyaz gürültü" üretir.

10 GÖVDE RENGİ



Platin Beyaz



Elektrik Turuncu



Manyetik Gri



İnci Siyah



Platin Gri



Yakut Kırmızı



Bronze Turuncu



Oxford Beyaz



Fırtına Mavi



Natilus Mavi







Standart olarak sunulan premium deri döşemede siyah, bej ve kahverengi olmak üzere üç renk seçeneği sunuluyor. Ön koltuklarda soğutma ve ısıtma arkada ise ısıtma standart donanımda.

Advertorial

YENİ DÖNEM

Continental ürünleri arasında popüler olan ContiSportContact 5 ve ContiPremiumContact 5 modellerini tek bir üründe birleştirdi ve yeni yaz lastiği PremiumContact 6'yı İspanya'da tanıttı.





İspanya'daki Monteblanco Pisti'nde gerçekleştirilen TechnikForum'da Continental'in yeni nesil lastiği PremiumContact 6 ilk kez basının karşısına çıktı.

Continental ürün yelpazesinin önemli örneklerinden PremiumContact modelinin yeni versiyonu PremiumContact6'yı tanıttı. Tanıtımı markanın artık klasikleşen ve popülerliği olan, her yıl ayrı bir ükede düzenlediği "TechnikForum" isimli etkinliğinde gerçekleştirdi. Bu yıl organizasyon İspanya'nın Sevilla şehrinde bulunan Monteblanco Pisti'ndeydi.

Continental bu yıldan itibaren ürünlerinde yeni bir isimlendirme uygulaması kararı aldı. Artık lastik modellerinin isminin başında "Conti" ibaresi bulunmayacak. ContiSportContact 5 ve ContiPremiumContact 5'in yerini alacak olan modelin adı PremiumContact 6 olacak. Buradan da anlaşılacağı üzere şu ana kadar iki farklı model olarak piyasada yer alan SportContact 5 ve PremiumContact 5 modelleri gelecek yıl itabarıyla tek model şeklinde PremiumContact 6 ismiyle satışa sunulacak.

Continental mühendislerinin açıklamalarına göre, PremiumContact 6'da daha önceki versiyonlara oranla sportiflik, güvenlik, konfor ve gürültü konularında kayda değer gelişme yaşanmış. Bir önceki seri ContiSportContact 5 ile yapılan karşılaştırmalı testlerde buna dair sonuçlar ortaya çıkmış. Özellikle vurgulanan nokta ise





Fren, yol tutuş ve gürültü konularında yapılan iyileştirmeler gelişmiş cihazlarla test edilirken, bir önceki nesile göre yapılan gelişim etkileyici.

yakıt tüketimi ve performans konularında etkin rol oynayan yuvarlanma direncinin PremiumContact 6'da yüzde 15 oranında azaltılmış olması. PremiumContact 6'nın ön plana çıktığı bir diğer noktanın da ıslak zemin performansı olduğunu belirtmek gerek. Yapılan çalışmalar sonucunda, lastiğin hamur ve desen açısından geliştirilmesi, ıslak zeminde çok daha başarılı bir fren performansı yakalanması sağlanmış. Bunun sonucundaysa PremiumContact 6, Avrupa Birliği kriterlerine göre ıslak zemin için en yüksek puan olan "A" almaya hak kazanmış. Ek olarak, sürüş ve çevresel faktörler açısından önem arz eden gürültü seviyesi de yaklaşık yüzde 10 oranında aşağı çekilmiş. Peki, iki farklı modelin birleşmesiyle ContiSportContact ibaresi ortadan kalktı mı? Hayır; SportContact 6 olarak hayatına devam edecek; ancak bu lastik artık segmentasyon icabı sadece ultra yüksek performans lastiği olarak üretilecek. PremiumContact 6, 5'ten gelen sportif performans mirasını taşıyacak. Zaten tanımlama olarak "performans/konfor" niteliklerinin ikisini birden de taşıyor.

PremiumContact 6, gelecek yılın yaz aylarında piyasada olacak ve 16 inçten 21 inçe kadar 70 farklı ebatla satılacak.

Yazı: Koray Muratoğlu/ Sevilla-İspanya



TEST ÖLÇÜM DEMEKTİR!

İlk günden itibaren aynı disiplin ve hassasiyetle gerçekleştirilen otohaber testlerinde tecrübe ve standartlara oturtulmuş yöntemlerle kapsamlı test sonuçları elde edilebiliyor. Türkiye'deki en gelişmiş cihaz ve en tecrübeli editörlerle otohaber test ölçümleri gerçeği yansıtmaya 25 yıldır devam ediyor.

Testin amacı, aşamaları net bir şekilde tanımlanmış ve her seferinde tekrarlanabilen bir ölçüm metodu kullanılarak araçların aynı standartlarda elde edilen verilerinin kıyaslanmasıdır.

Otomobil testi denildiğinde belki de akla ilk gelen otomobilin direksiyonuna geçip yola çıkmaktır. Ama gerçek bir test sadece sürüş izlenimiyle değil, farklı ölçüm metotlarıyla desteklenendir. Bu konuda Türkiye'de en gelişmiş ölçüm cihazları sadece otohaber dergisinde bulunuyor. Bu sistem ile neredeyse her aracın hızlanma verileri elde edilebiliyor. Belirlenen hız aralıklarında geçen zaman kaydedilebiliyor. Otomobillerin pist turu, slalom zamanları ya da çift şerit değiştirme testinde giriş ve çıkış hızları da ölçülebiliyor.

Araç içi ses ölçümleri için de CEM DT 805 desibel ses ölçer kullanılıyor. Böylece gürültü düzeyi ölçümünde standart sağlanıyor.

Testin sadece makinelerle değil, insanla ve tecrübeyle de ilişkisi olduğu da unutulmamalı. Bu sebeple otohaber dergisinde test ölçümlerini sadece uzman editör yapıyor. Ancak dergideki diğer çalışanların da araçla tecrübeleri de dikkate alınıyor. Böylece farklı beklentilere sahip kişilerin fikirleri de bir potada eritilmiş oluyor.

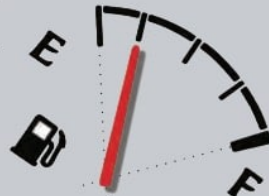
Otomobil firmalarının açıkladığı fabrika verilerinin bir kısmı cihazlarla yol koşulları canlandırılıp, bir kısmı da trafiğe kapalı özel test parkurlarında yapılır. Bu veriler ile gerçek yol ve iklim koşullarında yapılan test verilerinin bire bir örtüşme olasılığı çok azdır.

Dergimizin merkezi İstanbul'da olduğu için bu şehrin iklim koşulları ve asfalt kalitesine göre test sonuçları oluşur. Farklı şehirlerdeki yapılan ölçümlerin sonuçları da buradakilerle farklılık gösterebilir. Örneğin Alman içerik ortaklarımızın benzer otomobille Almanya'da bir pistte gerçekleşen test ölçümlerinde fren mesafesi test sonucu 33 metre olarak kayda geçerken aynı otomobil, bizim yol ve iklim koşullarımızda 35 metrelik sonuca imza atabiliyor.

Bütün bir yıl içerisinde, sürekli olarak test yaptığımız için farklı hava koşullarında testleri gerçekleştiriyoruz. Özellikle kış mevsiminde kış lastikleriyle donatılan otomobillerde fren test sonuçları da çok uzun çıkabi-

otohaber YAKIT TÜKETİMİ TESTİ

Bütün otomobiller ile aynı sürüş rotasında en az 200 km yol alması sağlanıyor. Yakıt tüketimi rotası, otoyol, şehir içi ve virajların ve eğimlerin olduğu bir parkuru kapsıyor. Trafik sıkışıklığının yakıt tüketimlerini her defasında farklılaştıracağı için bu rotaların yoğun trafikten uzak noktalarda olması tercih ediliyor. Yakıt tüketimi ölçümünde gereksiz vites değişimi, frenleme ve ani hızlanmalardan kaçınıyoruz. Manuel şanzımanlı otomobillerde ekonomi için mümkün olan en yüksek viteste, otomatik şanzımanlarda ise varsa ekonomi modunda sürüş tercih ediliyor. Motor soğukken yola çıkılıyor. Şehir içi tüketim verisi için en fazla 50 km/s hız ile 50 km boyunca yol alınıyor. Otoyolda en fazla 120 km/s hız ile 50 km boyunca yol alınarak şehir dışı yakıt tüketimi verisi elde ediliyor. Ortalama test tüketimi verisi, yüzde 45 şehir dışı ve yüzde 55 şehir içi yakıt tüketimini kapsıyor.





Test şablonu
Test öncesinde otomobilin fabrika verileri çizelgede toplanıyor. Test verileri ve fabrika verileri karşılıklı olarak aynı tabloya işleniyor. Böylece yorum yapmak kolaylaşıyor.



Test öncesi
Test ölçümlerine başlamadan önce, lastikler henüz ısınmamışken lastik basınçları ölçülür. Basınçlar önerilen fabrika değerlerine getirilir.



Yakıt seviyesi
Test ölçümlerinde, dolu ve boş yakıt depoları arasında ağırlıktan dolayı hızlanma farkı doğabilir. Bu sebep ile depo tam olarak doldurulur.



Diz mesafesi ölçümleri
Ön koltuk minderlerini en arka ve en öne alıp diz mesafesi ölçülüyor. Ön diz mesafesi için minder bitiminden direksiyon kolonu altındaki kokpit duvarına kadarki uzunluk ölçülüyor.



Elektronik destekler
Elektronik destekler, güvenli sürüş için gerekliliktir. Ölçümlerde, ilk kalkış anında güç kesintilerine gidebileceği için bu sistemler kapatılır.



Bağlantı noktası
Test cihazı, otomobilin içerisine sabitlenirken, iki güç kablosu da 12V güç çıkışından enerji alır. Tek adet güç çıkışı varsa, çoklu priz kullanılır.



Baş mesafesi ölçüleri
Bütün koltukların sırtlık ve minder uzunlukları ölçülüyor. En önemli ölçümlemelerden biriyse baş mesafesiyle ilgili olan. Minderin merkezinden tavana kadarki mesafe ölçülüyor.



Test cihazı
İşlemci ve ekran olmak üzere iki parçadan oluşan test cihazı, Alman markası Datron Technology'nin profesyonel bir ürünü.



Bağlantı noktaları
Trenden, uçağa kadar çeşitli taşıtların hareketlerini ölçebilen test cihazının farklı fonksiyonları için giriş bağlantıları ekran ünitesinde mevcut.

liyor. Bu ölçümleri kış lastikleriyle yaptığımızı test tablosunda mutlaka belirtiyoruz.

Havanın aşırı sıcak ya da soğuk olduğu veya yağışlı zamanlarda test cihazlarımızla ölçüm yapmıyoruz. Hava şartları makul duruma gelince bu ölçümler yapılıyor. Rüzgar hızı da dikkate alınan bir diğer etken.

Test için alınan otomobilin kondisyonunun uygun olduğu varsayılarak, otomobil markasının temsilcisinden teslim alınıyor. Eğer sıra dışı bir performans düşüklüğü hissedersek markaya bildirip otomobilin kontrolün yapılmasını sağlıyor ya da farklı bir otomobil almayı teklif ediyoruz.

Öncelikle aracın yakıt deposunun en az yüzde 75 oranında dolu olması gerekiyor. Lastik hava basınçları yüksüz ağırlığa, üstündeki lastiğe, hız koşullarına göre bildirilen ideal basınca göre ayarlanıyor. Test ölçümü başlangıcından itibaren araçta sadece sürücü olması ve aracın yüksüz olması sağlanıyor. Klima, müzik ve multimedya sistemi gibi araçtan güç çalabilecek sistemler tamamen kapatılıyor.

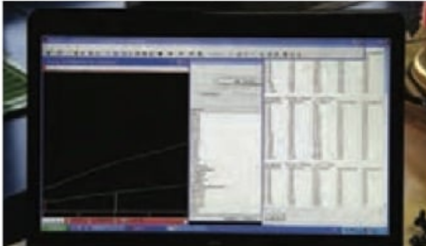
Yazı: Koray Kodal
Fotoğraflar: Ersan Sezer



GPS anteni
Uydulardan anlık olarak alınan verilerle çalışan cihazın iletişimi için GPS anteni kullanılıyor. Mıknatıs tabanlı anten tavana yerleştiriliyor.



Ölçüme başlanması
Tüm bağlantılar hazırlandıktan sonra test cihazı ekranından, o an yapılacak ölçüm seçilip, hızlanma, esneklik ve fren ölçümlerine başlanabilir.



Verilerin aktarılması
Test ölçümleri sonrasında elde edilen onlarca veri, bilgisayardaki özel programla aktarılıp, detaylı bir şekilde incelenebiliyor.



Hassas ses ölçümleri
Profesyonel ses ölçüm cihazıyla, kulak seviyesinde, 50 km/s, 100 km/s ve 120 km/s hızlarda içeriye yansıyan gürültü düzeyi ölçülüyor. Bu ölçümler de her zaman aynı yolda yapılıyor.

İZ BIRAKAN TESTLER



otohaber, 1991 yılında yayımlanmaya başladığından bu yana testler gerçekleştiriyor. 25 yıldır altına imza attığımız testler içerisinde iz bırakanları ve testlerin "en"lerini derledik.

Yazı: Koray Kodal



1991



ÖZEL TEST

Kapağının köşesinde: "Oto Haber'den 0 km Suzuki Alto GL" duyurusu bir otomobil dergisi için gerçekten çok cömert bir hediyeyi işaret ediyordu. Henüz otomobillerin testlerini ölçümleyecek cihaz otohaber'de olmadığı için testler uzmanlar tarafından otomobil incelemesi olarak yapılıyordu. otohaber'nin ilk özel testi Fiat Tempra'ydı. Fabrika'da adım adım Tempra'nın üretimi anlatılıyordu. Her bir istasyon gezilmiş ve fotoğraflanmıştı. Fabrika ziyaretiyle başlayan gün sonunda Tempra'nın direksiyonu başına geçilmişti. Fabrika pistinde test sürüşü gerçekleştirilen Tempra'nın motorunun biraz güçsüz hissettirdiği ama yol tutuşunun genel olarak beğenildiği not edilmişti.



1992



OTOMOBİL HEDİYE

otohaber ikinci yılına girdiğinde bu kez kapağın köşesinde "Oto Haber'den 0 km FIAT TEMPRA" yazıyordu. otohaber, otomobil hediye etmeye devam ediyormuş.
Bu yıl da 70'li yılların iki ünlü otomobili, Ford Capri MK1 ve Opel Manta A'nın sürüş izlenimi ve detaylı incelemesi yer alıyordu. otohaber tarihinde iz bırakan konular arasında yer alan bu karşılaştırmalı incelemede Manta'nın motor kaputu altında 1,9 litre 102 HP benzinli motor bulunuyordu. Capri ise 1,6 litre 93 HP'lik motoruyla karşısında yer alıyordu. Her ikisinde de 4 ileri vitesli manuel şanzıman yer alıyordu.

1993





MAZDA MX-5

Artılarında tasarımı, sürüş özellikleri, süspansiyon ve şanzımanı yazılırken, eksilerde, manuel aynalar, kilitlenen ön frenlerden bahsedilmiş.

EN'LER

	En az	En çok
Güç	59 HP Skoda Favorit	270 HP Ferrari 328 GTS
Tüketim	6,5 lt/100 km Doğan SLX	10,8 lt/100 km Lada Niva 1.7
Fren	46 m Honda Integra	58 m Mazda 121
Hızlanma 0-100 km/s	6,4 sn Ferrari 328 GTS	25 sn Lada Niva 1.7
Maksimum Hız	137 km/s Lada Niva 1.7	263 km/s Ferrari 328 GTS

1994





FORD ESCORT COSWORTH RS

1994 yılının en çarpıcı testi hala birçok otomobilseverin rüyalarını süsleyen Ford Escort Cosworth RS'di.

EN'LER

	En az	En çok
Güç	26 HP Fiat 126 Bis	300 HP Ford Escort RS
Tüketim	5,6 lt/100 km Toyota Corolla 1.6	13 lt/100 km Chevrolet Corvette
Fren	35 m Ford Escort RS	67 m Ford Festiva
Hızlanma 0-100 km/s	4,96 sn Ford Escort RS	15,6 sn Suzuki Swift GL
Maksimum Hız	116 km/s Fiat 126 Bis	239 km/s Ford Escort RS

1995





AUDI 80 quattro

Audi 80 quattro Competiton, sedan karoserde performans rüyası yaşatıyor. 2,0 litre 140 HP'lik benzinli motoruyla 0-100 km/s ölçümü 10,2 saniye.

EN'LER

	En az	En çok
Güç	58 HP Skoda Felicia	306 HP Maserati Ghibli
Tüketim	5,3 lt/100 km Corolla 1.3	10,8 lt/100 km Volvo 850 Turbo
Fren	41 m Audi A4	59 m Suzuki Baleno
Hızlanma 0-100 km/s	5,5 sn Maserati Ghibli	14,0 sn Skoda Felicia
Maksimum Hız	155 km/s Skoda Felicia	280 km/s Maserati Ghibli

1996





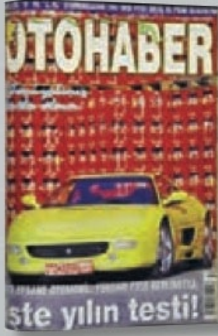
RENAULT LAGUNA

Renault 21'in yerini alan Laguna "Keyifli Fransız" başlığıyla incelenmiş. Otomobilin ortalama puanı 10 üzerinden 8,72 olarak kayda geçmişti.

EN'LER

	En az	En çok
Güç	41 HP Daewoo Tico	214 HP Chrysler LHS
Tüketim	4,9 lt/100 km Nissan Micra 1.3	15,3 lt/100 km BMW 523i
Fren	41 m Volvo S40 2.0	48 m Ford Mondeo HB
Hızlanma 0-100 km/s	6,4 sn Subaru Impreza	19 sn Lada Niva 1.7
Maksimum Hız	137 km/s Lada Niva 1.7	260 km/s Subaru Impreza

1997





FERRARI F355 BERLINETTA

F355 Berlinetta, Yılın Testi başlığıyla unutulmazlar arasında yerini aldı. Yol tutuşu ve hızlanmasıyla bu otomobil "en"ler tablomuzu domine etti.

EN'LER

	En az	En çok
Güç	60 HP Ford KA 1.3i	380 HP Ferrari F355
Tüketim	4,2 lt/100 km Skoda Felicia	24,4 lt/100 km Ferrari F355
Fren	37 m Ferrari F355	45 m Opel Astra 1.6
Hızlanma 0-100 km/s	5,0 sn Ferrari F355	15,7 sn Nissan Terrano
Maksimum Hız	155 km/s Nissan Terrano	295 km/s Ferrari F355

1998





HUMMER H1

H1'in dünyanın en iyi arazi aracı unvanını hak edip etmediğini Banu Hasırcıoğlu kaleme almış. Banu, H1'in şehir içinde bile kullanılabileceğini belirtmiş.

EN'LER

	En az	En çok
Güç	64 HP VW Caddy	355 HP Spectre R42
Tüketim	4,9 lt/100 km Renault Megane 1.6	22,0 lt/100 km Spectre R42
Fren	37 m Spectre R42	47 m Renault Scenic
Hızlanma 0-100 km/s	4,8 sn Spectre R42	20,1 sn VW Caddy
Maksimum Hız	134 km/s Hummer H1	285 km/s Spectre R42

1999





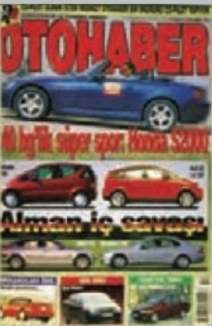
PORSCHE BOXSTER

Bu yıl yayınlanan testlerde Jeep Cherokee'den Pontiac Trans Am'a kadar Amerikanlar iz bıraksa da Porsche için dönüm noktası olan Boxer öne çıkıyor.

EN'LER

	En az	En çok
Güç	51 HP Daewoo Matiz	400 HP BMW M5
Tüketim	6,7 lt/100 km Seat Toledo 1.6	22,5 lt/100 km Jeep Cherokee 4.7
Fren	37 m Pontiac Trans Am	49 m Lada 2110 Vega
Hızlanma 0-100 km/s	5,0 sn Pontiac Trans Am	17,5 sn Daewoo Matiz
Maksimum Hız	144 km/s Daewoo Matiz	280 km/s Chevrolet Camaro

2000





HONDA S2000

Honda tarihine adını altın harflerle yazdıran S2000'in 2,0 litre 240 HP'lik motorunun, litre başına 120 HP güç üretim rekoru uzun süre kırılamadı.

EN'LER

	En az	En çok
Güç	68 HP Skoda Fabia 1.4	280 HP BMW X5 4.4iA
Tüketim	5,6 lt/100 km VW Pasat 1.9 TDI	18,8 lt/100 km BMW X5 4.4iA
Fren	36 m Toyota Avensis	53 m Lada Vega
Hızlanma 0-100 km/s	6,4 sn Subaru Impreza	17,0 sn Nissan Terrano II
Maksimum Hız	155 km/s Opel Agila 1.2	248 km/s Subaru Impreza



2001



MERCEDES ML 55 AMG

Mercedes M Serisi'nin en güçlüsü 55 AMG, 347 HP güç ve 510 Nm'lik maksimum tork üretiyordu. 0-100 km/s hızlanması 7,0 sn olarak kayda geçmiş.

EN'LER

	En az	En çok
Güç	55 HP Hyundai Atos 1.0	347 HP Mercedes ML 55 AMG
Tüketim	6,2 l/100 km Opel Corsa 1.2	14,4 lt/100 km Mercedes ML 55 AMG
Fren	38 m Aydi A4 2.0	55 m Peugeot Partner
Hızlanma 0-100 km/s	7,0 sn Mercedes ML 55 AMG	21,2 sn Ford Ranger
Maksimum Hız	142 km/s Ford Ranger	245 km/s Opel Astra Coupe



2002



FIAT DOBLO

Doblo 1.9 JTD, test sayfalarına konuk olmuş. 41 metrelik fren mesafesi beğenilen otomobil, 6,7 lt/100 km tüketimiyle öne çıkıyor.

EN'LER

	En az	En çok
Güç	70 HP Peugeot 206 1.4 HDi	390 HP Maserati Coupe
Tüketim	4,9 lt/100 km Hyundai Accent 1.5	18,6 lt/100 km Maserati Coupe
Fren	38 m Alfa Romeo 156	47 m Kia Rio 1.5
Hızlanma 0-100 km/s	5,5 sn Maserati Coupe	15,5 sn Peugeot 307 SW
Maksimum Hız	164 km/s Opel Combo	285 km/s Maserati Coupe



2003

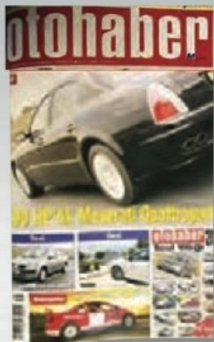


VW PHAETON

O yılın en güçlü otomobili W12 motorlu Phaeton'du. VW Phaeton çok heyecan uyandıran bir yenilik olsa da bu uzun süre popülerlik sağlayamadı.

EN'LER

	En az	En çok
Güç	59 HP Daihatsu Coure	420 HP VW Phaeton
Tüketim	5,1 lt/100 km Opel Corsa Van 1.7	16,2 lt/100 km Mercedes SL 500
Fren	36 m Volvo S60 R	43 m VW Transporter
Hızlanma 0-100 km/s	5,6 sn Volvo S60 R	16,0 sn Kia Sorento
Maksimum Hız	160 km/s Fiat Palio 1.2	275 km/s VW Phaeton



2004



MASERATI QUATTROPORTE

Pininfarina imzalı Quattroporte'nin 4,2 litrelik V8'i 400 HP gücünde. Motor sesi keyif veren otomobilin performansı "etkileyici" olarak tanımlanmış.

EN'LER

	En az	En çok
Güç	63 HP Fiat Strada 1.9d	400 HP Maserati Qporte
Tüketim	5,5 lt/100 km Ford Fusion 1.4 TDCi	21,4 lt/100 km Maserati Qporte
Fren	36 m Mİtsubishi Evo 8	47 m Nissan Pick-Up
Hızlanma 0-100 km/s	5,7 sn Maserati Quattroporte	19 sn Isuzu D-Max
Maksimum Hız	144 km/s Kia Picanto 1.1	275 km/s Maserati Qporte



2005



PORSCHE CAYENNE TURBO

Porsche logosuna yakışacak bir performans ile karşımıza çıkan Cayenne Turbo, 450 HP'lik güç ve 620 Nm'lik tork ile 2355 kg'lik devi adeta uçuruyor.

EN'LER

	En az	En çok
Güç	60 HP Fiat Panda 4x4	450 HP Porsche Cayenne T
Tüketim	5,8 lt/100 km Smart forfour 1.5 cdi	16,9 lt/100 km Audi A8L 4.2
Fren	37 m Nissan 350 Z	47 m Peugeot Partner
Hızlanma 0-100 km/s	5,9 sn Porsche Cayenne	17,6 sn Opel Meriva 1.3
Maksimum Hız	145 km/s Mazda B2500	266 km/s Porsche Cayenne T



2006



FERRARI F430 SPIDER

Unutulmayacak testler arasında Ferrari F430 Spider testi olmazsa olmaz. Sesi ile etkileyen F 430'un sürüş dinamikleri de akıllarda yer etmişti.

EN'LER

	En az	En çok
Güç	54 HP Citroen C1	490 HP Ferrari F430 Spider
Tüketim	4,5 lt/100 km Citroen C1	22,0 lt/100 km Ferrari F430 Spider
Fren	35 m Ferrari F430 Spider	48 m Daihatsu Terios
Hızlanma 0-100 km/s	4,0 sn Ferrari F430 Spider	14,9 sn Fiat Doblo 1.9 D
Maksimum Hız	154 km/s Citroen C1	310 km/s Ferrari F430 Spider



2007



VOLVO C30

Volvo'nun cesur hamlesi C30 günümüze ulaşamadı. Şık ve sıra dışı görünen 3 kapılı hatchback, 1,6 litrelik dizel motoruyla ekonomi vaat ediyordu.

EN'LER

	En az	En çok
Güç	54 HP Citroen C1 1.4 HDi	400 HP Maserati Q.porte
Tüketim	4,5 lt/100 km Citroen C1 1.4 HDi	17,5 lt/100 km Maserati QP
Fren	36 m Ford Focus ST	48 m Daihatsu Terios 1.5
Hızlanma 0-100 km/s	5,7 sn Mercedes CL 500	16,8 sn Mitsubishi L200
Maksimum Hız	154 km/s Citroen C1 1.4 HDi	270 km/s Maserati Q.porte



2008



BMW M3 COUPE

Son atmosferik M3, coupe karoseriyle testimize konuk oldu. Opsiyonel karoser üstü kaplamalarla yırtıcı görünen otomobilin sürüşü de çarpıcıydı.

EN'LER

	En az	En çok
Güç	65 HP Kia Picanto 1.1	420 HP BMW M3 Coupe
Tüketim	4,9 lt/100 km Renault Clio G.Tour	15,3 lt/100 km BMW 532i
Fren	36 m Porsche Targa 4S	47 m Geely Familia
Hızlanma 0-100 km/s	5,0 sn BMW M3 Coupe	15,6 sn Hyundai i10 1.1 otm
Maksimum Hız	142 km/s Hyundai i10 1.1 otm	280 km/s Porsche Targa 4S

2009





FORD FOCUS RS

Yılın iz bırakanlarından biri Focus RS'ti. Direksiyon ve süspansiyonuyla çok sıkı hissettiren otomobilin hızlanma ve fren performansı da akıllarda kaldı.

EN'LER

	En az	En çok
Güç	69 HP Ford KA	306 HP BMW Z4 sDrive35i
Tüketim	4,7 l/100 km smart fortwo mhd	15,2 Mazda RX-8
Fren	37 m Ford Focus RS	47 m Geely Familia
Hızlanma 0-100 km/s	5,6 sn BMW Z4 sDrive35i	15,4 sn Daihatsu Terios 1.5
Maksimum Hız	150 km/s Daihatsu Terios 1.5	263 km/s Ford Focus RS

2010





MAZDA3 MPS

Önden çekişli, beş kapılı, ateşli kompakt sınıfında mücadele eden Mazda3 MPS de unutulmayacak otomobiller arasında yerini almıştı.

EN'LER

	En az	En çok
Güç	67 HP Suzuki Alto	320 HP Infiniti G37S Coupe
Tüketim	4,9 lt/100 km Fiat Punto 1.3	14,9 lt/100 km Mazda CX-9
Fren	37 m Renault Megane HB	47 m Suzuki Alto
Hızlanma 0-100 km/s	6,0 sn Infiniti G37S Coupe	17,5 sn Dacia Logan MCV
Maksimum Hız	150 km/s Suzuki Alto 1.0	250 km/s Mazda3 MPS

2011





MERCEDES E 63 AMG

Aston Martin Vantage'dan, Mercedes E 63 AMG'ye hızlı otomobillerin olduğu bir yıldı. Son atmosferik V8 motorlu E 63 AMG hala aklımızda.

EN'LER

	En az	En çok
Güç	69 HP Hyundai i10 1.1 otm	525 HP Mercedes E 63 AMG
Tüketim	4,7 lt/100 km VW Polo	17,5 lt/100 km Aston Martin
Fren	36 m Mini Cooper	49 m Tata Vista
Hızlanma 0-100 km/s	5,0 sn Mercedes E 63 AMG	15,8 sn Hyundai i10 1.1 otm
Maksimum Hız	149 km/s Hyundai i10 1.1 otm	305 km/s Aston Martin

2012





FISKER KARMA

Elektrikli otomobiller tartışılırken, Fisker lüks spor dört kapılı bir otomobil ile Türkiye'de satılıyordu. Tasarımıyla da büyük ilgi gördüğü kesin.

EN'LER

	En az	En çok
Güç	75 HP Ford B-Max 1.5 TDCi	525 HP Mercedes CLS 63
Tüketim	0 lt/100 km Renault Fluence Z.E.	12,6 lt/100 km Mercedes CLS 63
Fren	37 m Mercedes C63 AMG	46 m Isuzu D-Max
Hızlanma 0-100 km/s	5,1 sn Mercedes CLS 63	16,7 sn Ford B-Max 1.5
Maksimum Hız	135 km/s Renault Fluence Z.E.	250 km/s Mercedes CLS 63

2013





MERCEDES A45 AMG

En'ler tablomuzda üstüğünü açıkça gösteren A45 AMG 4MATIC, Mercedes'in 2,0 litre silindir hacmiyle sunduğu ilk AMG modeliydi.

EN'LER

	En az	En çok
Güç	69 HP Fiat Panda	360 HP Mercedes A45 AMG
Tüketim	4,4 l/100 km Citroen C-elyse	12 lt/100 km Toyota LC V8
Fren	35 m Mercedes A45 AMG	51 m Mercedes Viano
Hızlanma 0-100 km/s	4,9 sn Mercedes A45 AMG	16,2 sn Citroen C3 1.4
Maksimum Hız	155 km/s Mercedes Citan 109	250 km/s Mercedes A45 AMG

2014





PEUGEOT RCZ R

1,6 litrelik turbo benzinli motor 270 HP güç üreterek zoru başarıyor. RCZ R da şasisiyle bu gücü çok iyi taşıyor. Tasarımıyla da etkileyici bir otomobil.

EN'LER

	En az	En çok
Güç	65 HP Hyundai i10 1.0	360 HP Mercedes CLA 45
Tüketim	4,6 lt/100 km Peugeot 308 1.6	13,0 lt/100 km Mercedes G350
Fren	35 m Renault Megane R.S.	43 m Mercedes G350
Hızlanma 0-100 km/s	4,9 sn Mercedes CLA 45	17,9 sn Hyundai i10 1.0
Maksimum Hız	145 km/s Hyundai i10 1.0	250 km/s Peugeot RCZ R

2015





BMW i8

Spor otomobil dünyası için BMW önemli bir adım attı. 1,5 litrelik benzinli motor ve elektrikli motoruyla hibrit spor otomobil i8, unutulmayacaklardan.

EN'LER

	En az	En çok
Güç	82 HP Citroen C4 Cactus	455 HP Mercedes S 500
Tüketim	4,6 lt/100 km Peugeot 308 1.6 HDi	14,0 lt/100 km Mercedes S 500
Fren	35 m BMW i8	45 m Peugeot 2008
Hızlanma 0-100 km/s	4,6 sn BMW i8	15,5 sn Citroen C4 Cactus
Maksimum Hız	172 km/s Citroen C4 Cactus	250 km/s Mercedes S 500

2016





ASTON MARTIN RAPIDE S

Çok sevdiğiniz bir yemekten aldığınız büyük lokma gibi, Aston Martin Rapide S sesinden sürüş dinamiklerine kadar büyük mutluluk veriyor.

EN'LER

	En az	En çok
Güç	87 HP Hyundai i10 1.2	560 HP Aston Martin Rapide
Tüketim	4,9 lt/100 km Dacia Sandero 1.5	15,5 lt/100 km Aston Martin
Fren	35 m Skoda Octavia RS	46 m Peugeot 2008 1.6
Hızlanma 0-100 km/s	4,8 sn Aston Martin Rapide	14,8 sn Peugeot 2008 1.6
Maksimum Hız	175 km/s Hyundai i10 1.2	327 km/s Aston Martin Rapide

GÖSTERİŞSİZ PERFORMANS

Bir otomobil bu kadar da cömert olmamalı! 5,0 saniyelik 0-100 km/s hızlanma, dört tekerlekten çekişin güveni, otomatik şanzımanın konforu ve fonksiyonel karoser, spor otomobil kavramında dengeleri bozuyor!



Spor otomobil beklentilerini aşan bir otomobil istiyorsanız karşınıza Volkswagen Golf R çıkıyor. Dört tekerlekten çekiş ve otomatik şanzımanla birlikte gelen 2,0 litre 300 HP'lik motor, fonksiyonel bir kompakt karoserde birleşiyor.

Büyük hava girişli tampon, 19 inçlik jantlar ve dört egzoz çıkışı olmasaydı onu 1.2 TSI'dan ayırt etmek pek mümkün olmayacaktı. Otomobilin ne kadar da sportif göründüğünden bahsetmeyeceğiz. Çünkü kontak anahtarını çevirdiğimizde tasarım bizim için arka plana geçmiş oldu. Otomobil, küçük bir homurtu ile uyandı. 6 ileri vitesli otomatik şanzımanın hemen yanındaki sürüş modu düğmesine basıp, Eco, Comfort, Normal ve Race seçeneklerinden en keskin olanı, Race'i seçtik. Race'i seçene kadar geçen sürede direksiyonunda olduğumuz otomobil sesi hariç "normal" bir Golf gibi konforlu ve sakin yol alıyordu. Ama Race'de apayrı bir otomobilimiz oldu!

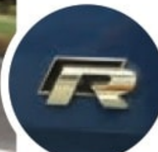
Direksiyonun elektrik desteği azaltılıp daha sert bir yapıya büründü. Motor sesi özel ses kutusu sayesinde kabin içerisini dolduracak seviyeye ulaştı. Gaz pedalı daha hassas ve gaz kelebeği tepkileri daha hızlıydı. Süspansiyon artık daha sert.

Gücünü dört tekerleğe adeta şiir gibi akıcı ve pürüzsüz aktarılmasında Haldex kavramanın başarısı var. Golf R virajları büküp düzeltiyor. Siz içerisindeki G kuvvetine dayandığınız sürece dönüş yapabilecekmiş gibi hissediyorsunuz. Gaz pedalına basıldığında hemen tepkiye cevap veren 300 HP'lik turbo destekli motor alt devirden itibaren canlı ve devirlenirken de nefessiz kalmıyor. Vücudun uzvu gibi söz dinleyen direksiyon ile unutulmayacak bir sürüş tecrübesi sunuyor. Adaptif şasi kontrolü DCC de sportif istekleri çok iyi karşılıyor. Performanslı sürüş sırasında karoser adeta bir karting otomobili gibi stabil kalıyor. Aşırı salınımların önüne geçilmiş.

6 ileri vitesli otomatik şanzıman ıslak tipte çift kavramalı bir ünite. Kuru tipteki kavramaya göre biraz daha yavaş çalışan sistem ıslak kavrama sayesinde sıkışık trafikte sarsıntı sorunları yaşatmıyor. Performans odaklı sürüşte çok hızlı ve yerinde vites geçişleri



Tampon kenarlarında konumlandırılan iki adet çift egzoz uçları Golf R'ın gücünün dışa yansıması.









Spor direksiyonun ergonomisi çok iyi. Gösterge grubundan sürüş modları izlenebiliyor.

sağlayan şanzıman, yoğun trafikteki dur-kalk durumunda bile ısınma uyarısı vermedi. Bu bile Golf R'ın günlük kullanıma ne kadar uygun bir spor otomobil olduğunun göstergesi. İstenildiğinde vites kolu üstünden ya da direksiyon arkasındaki vites kulakçıklarıyla da yönetilebilen şanzımanın vites kol aşağı doğru çekilip spor seçenek de kullanılabiliyor.

Motor, şanzıman ve dört tekerlekten çekişli aktarmanın birbiriyle uyumu ve performans odaklı çalışması sayesinde fabrika verisine göre 4,9 saniye olan 0-100 km/s hızlanma verisine rahatlıkla ulaşabildik.

Golf'ün fonksiyonel özellikleri, malzeme ve işçilik kalitesine sahip olan R, bunun üstüne çok kolay kontrol edilebilen gerçek bir performans otomobili eklemeyi başarmış. Üstelik bunun sınıf standartlarına uygun bir fiyatla sunarak birçok kişinin hayallerinin spor otomobiline ulaşmasını kolaylaştırıyor.

Yazı: Koray Kodal
Fotoğraflar: Ersan Sezer



Motor kaputu altında gücü ifade eden kaplama yerine sıradan bir görüntü tercih edilmiş.



Spor koltuklar sürücünün konforunu sağlarken destekleri de çok başarılı.



Dört tekerlekten çekişin 4 Motion logosu vites önünde yer alıyor.

Teknik veriler	
Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, enlemesine
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1984 cc
Maksimum güç	221 kW/300 HP 5500-6200 d/d
Maksimum tork	380 Nm 1800-5500 d/d
0-100 km/s hızlanma	4,9 sn
Maksimum hız	250 km/s
Şanzıman	6 ileri otomatik
Aktarma	4X4
Test verileri	
Hızlanma	
0-50 km/s	1,9 sn
0-80 km/s	3,6 sn
0-100 km/s	4,9 sn
0-120 km/s	6,7 sn
0-130 km/s	7,7 sn
0- 400 m	13,2 sn
Esneklik	
60- 100 km/s (D'de)	2,7 sn
80- 120 km/s (D'de)	3,3 sn
Fren mesafesi	
100-0 km/s soğuk/sıcak	36 m/37 m
Yakıt tüketimi	
Test tüketimi	10,0 lt/100 km
Fabrika verisi ortalama	6,9 lt/100 km
CO_2	159 g/km
Kapasiteler	
Uzunluk /Genişlik / Yükseklik	4276 mm / 1799 mm / 1436 mm
Dingil mesafesi	2630 mm
Yakıt Deposu	55 lt
Ağırlık	1495 kg
Test aracı lastik ölçüsü	235/35 R19
Bagaj hacmi	343 lt
Fiyatlar	
Baz fiyat	214.806 TL
Test aracı fiyatı	214.806 TL
Değerlendirme	


ometre
4 hPa
TUE 28
ADIMLAR
4521
ANTRENMAN DK.
KALORİ
KATLAR

SKODA'NIN AMİRAL GEMİSİ: SUPERB

Baştan sona yeniden tasarlanıp geliştirilen üçüncü nesil Skoda Superb, tasarımının yanı sıra boyutları, iç mekanı, yenilikçi teknolojileri, sürüş dinamiği ve üretim kalitesiyle tüm dikkatleri üzerinde topluyor.

Skoda markasının "amiral gemisi" konumundaki modeli Superb, üçüncü nesliyle sınıfının standartlarını belirliyor. Her detayı ile yeniden tasarlanıp geliştirilen Superb, gerek kullanılan tasarım dili, gerekse de iç mekanının boyutları, yeni donanım seçenekleri, teknolojik yenilikleri ve motor seçenekleriyle sınıfında daha üst basamaklarındaki yerini sağlamlaştırıyor.

Yeni nesil Superb, üst düzeyde fonksiyonelliğin, göz alıcı tasarımın, yüksek bagaj kapasitesinin yanında konfor, bilgi ve iletişim teknolojileri, güvenlik, performanslı ve çevreci motorlarıyla da farkını ortaya koyuyor. Yeni Superb'de, farklı güçlere sahip benzinli ve dizel motor seçenekleri bulunuyor.

İlk iki neslinde arka koltuktakilere sınıf ortalamasının da üzerinde geniş bir mekan sunan Superb, bu geleneği üçüncü neslinde de bozmadı. Sınıfına bu anlamda da yeni standartlar getiren Superb'de, daha lüks donanımlar yer alıyor.

Bunlar arasında üç boyutlu navigasyon seçeneği sunan, internet erişimine açık, Smartlink fonksiyonları olan 8 inçlik ekranlı yeni nesil Colombus Multimedya ve Navigasyon Sistemi, iPad bağlantısı ve tutucusu, 3 boyutlu ses teknolojisine sahip 12 hoparlörlü Canton 610w müzik sistemi alternatifi de bulunuyor. Ayrıca yeni nesil Superb'de üç bölgeli klima, elektrikli bagaj kapağı ve bagaja dokunmadan açmayı sağlayan "sanal pedal" fonksiyonu, Dinamik Şasi Kontrol Sistemi gibi farklı unsurları bulmak mümkün.

Güvenlik alanında sunduğu aktif ve pasif güvenlik destek sistemleri ile segmentinde



Sade şıklığı ve başarılı ergonomisiyle dikkat çeken kokpitteki kalite seviyesi de göz kamaştırıyor.



çıtayı yükselten yeni Superb'de, "Kör Nokta Uyarı Asistanı", "Adaptif Hız Sabitleyici", "Geri Görüş Kamerası", "Şerit Takip Asistanı", "Akıllı Far Asistanı", "Sürücü Yorgunluk Tespit sistemi" gibi unsurlar da yer alıyor. Ayrıca yatay/dikey park yapabilen ve parktan çıkabilen yeni nesil Park Yardımcısı da seçenekler arasında.

Değişim Türkiye'de Yılın Otomobili Ödülüyle Taçlandı

Başından sonuna kadar her detayı ile yeniden tasarlanıp geliştirilen Superb, geçtiğimiz yıl tüm dünyada ve Türkiye'de, gerek kullanılan tasarım dili, gerekse de iç mekanının boyutları, yeni donanım seçenekleri, teknolojik yenilikleri ve motor seçenekleriyle sınıfının sınırlarını zorlayacak, standartlarını değiştirecek bir model olarak tanıtıldı.

Superb, bu anlamda markanın Türkiye'deki değişiminin ve dönüşümünün de simgesi oldu. "Bugüne kadar üretilmiş en iyi Skoda modeli" olarak nitelenen ve markanın gerek tasarım gerekse de teknoloji ve üretim felsefesinde "dönüm noktası" olan yeni nesil Superb, Otomotiv Gazetecileri Derneği'nin (OGD) düzenlediği "Türkiye'de Yılın Otomobili" yarışmasında 64 otomotiv gazetecisinden aldığı 3080 puanla birinciliğe ulaşıp, bu evrimi onurlandırmış oldu. Yeni Superb, aldığı "Türkiye'de Yılın Otomobili" ödülüyle, Avrupa'da olduğu gibi Türkiye'de başarısını tescillemiş oldu.

Lüks ve Ferah İç Mekan

Yeni Superb, modelin geçmiş nesillerine de damgasını vuran "genişlik" kavramını bir üst noktaya taşıyarak, adeta "kendi sınıfını" yarattı. 4861 mm uzunluğa, 2841 mm dingil mesafesine sahip Superb'in yüksekliği de, 1468 mm'ye çıkarıldı. Yeni Superb, 1864 mm ile aynı zamanda sınıfının "en geniş" otomobili oldu.

980 mm baş ve 157 mm arka diz mesafesine sahip Superb sedan, önde ve arkada oturanlar için ferah bir iç mekan sunarken, 595 litrelik bagaj hacmiyle de rakipsizliğini sürdürüyor. Koltuklar katlandığındaysa bu hacim 1730 lt'ye çıkıyor.

Verimli ve Performanslı Motorlar

Yeni nesil Superb Türkiye'de 1.4 lt TSI (125 ve 150 HP) benzinlinin yanı sıra 1.6 lt (120 HP) dizel motor seçenekleriyle satılıyor. Ayrıca daha fazla güç ve performans isteyen kullanıcılar için 2.0 lt TDI (190 HP) dizel motor hem önden çekişli hem de 4x4 çekiş seçenekleriyle öne çıkıyor. Superb'in ürün yelpazesinin en üstünde ise 4 tekerlekten çekişli sürüşe sahip 280 HP güç üreten 2.0 lt TSI versiyonu bulunuyor. DSG çift kavramalı otomatik vites kutusu seçeneğinin de yanında, tüm motorlarda Start-Stop ve enerji geri kazanımı sistemleri de yer alıyor. Yeni Superb, motor seçeneklerine bağlı olarak önceki nesline göre yüzde 30'lara varan oranlarda daha az yakıt tüketiyor.



Bagaj kapağının arka camla birlikte açılması sayesinde bagaja erişim çok kolay. Arka camda isteğe bağlı olarak silecek de var.



Arka koltuklarda sunulan diz mesafesi büyük lüks sedanların seviyesinde. Ön yolcu koltuğunu arkadaki yolcu da katlayabiliyor.

LİMİT



SİZSİNİZ

İngiltere Gaydon'da tasarlanıp, el işçiliğiyle birleştiriliyor. Motoru Köln'de üretiliyor. Testleri Nürburgring'te yapılıyor. İstenilen renk seçeneğinde limit yok. 327 km/s maksimum hıza da limit koyulmamış. Bu otomobil adeta limitsizler için özel üretiliyor.





Stop lambaları kırmızı yerine şefaf olarak tercih edilebiliyor. Karbonfiber paket seçilirse stopların içerisinde tampon ve aynalarda da bu malzeme kullanılıyor.

Aston Martin için dört kapılı spor otomobilin adı Rapide S. Beş metreyi aşkın uzunluğunda devasa motor kaputu başrolde yer alıyor. Devasa krom ön ızgara da tasarımın gücünü arttırırken, arkasındaki orduya yetecek hava girişini sağlıyor. Bu ızgarasın arkasında 12 silindirden oluşan bir ordu saklı. Ön aksın arkasına yerleştirilen 6,0 litrelik V12 bu alana neredeyse ucu ucuna sığabilmiş gibi.

Uzun, alçak ve kaslı karoser otomobilin etkileyici görünmesini sağlıyor. Motor kaputu üstündeki alüminyum ızgaralar sıcak hava tahliyesi için olduğu kadar sportifliğe de katkı sağlıyor. Otomobilin şasisinden karoserine kadar birçok noktasında alüminyuma yer verilmiş. Hem aerodinamik açıdan hem de tasarımı tamamlaması yönünden kapı kolları da karosere gizlenmiş. Dondurma çubuğu şeklindeki kapı kolları çekilip açıldığında dört kapı da yukarı doğru 12 derecelik açıyla açılıyor. Bu hem yer yakın karoser sebebiyle kapıların kaldırma sürtmesini önlüyor hem de çok havalı görünüyor.

Arkada kısa bir bagaj kapağı yer alıyor. Arka camla birlikte açılan bagaj kapağına "ördek kuyruğu" şekli verilip spoyler görevi yüklenmiş. Aston Martin'de ilk kez vakum sistemi bu bagaj kapağında bulunuyor.

Motor kaputundan arta kalan yerde de yeterli genişlikte yaşam ve yükleme alanları sunulabilmiş. Ön koltuklardaki oturma alanı beklendiği şekilde cömert. Arkada da uzun boyluların sığabileceği iki ayrı koltuk bulunuyor. Uzun süreli yolculuklar için ise arka koltukların konforu yeterli gelmeyebilir. İlginç olan ise bu tarz bir spor otomobil için geniş

Aston Martin Lagonda Rapide'in üretimi 1989 sonlandırıldı. Rapide ismi ve dört kapılı lüks spor otomobil temsilciliği Rapide S ile yaşatılıyor.





12 derece açıyla yukarı doğru açılan "kuğu kanadı" kapılar Rapide S'e özgünlük kazandırıyor.

Otomobilin kaliteli ses sisteminde Bang&Olufsen imzası bulunuyor.

Koltuk ısıtma ayarları kol dayanağının önünde.

6,5 inçlik multimedya ekranından tork ve güç göstergeleri izlenebiliyor.

sayılabilecek bir yükleme alanı bulunması. Değişkenliğiyle de şaşırtan yükleme bölümü iki parçaya ayrılabildiği gibi arka koltuk sırtlıkları yatırılıp, kayak ya da golf çantaları gibi uzun eşyalar için bile alan yaratılabiliyor. Bu konu, böyle bir otomobil için kimleri ilendiriyor diye düşünebilirsiniz. Ancak Rapide S'in müşteri kitlesinin birçoğu, ailesi, çocuklarıyla spor otomobil keyfinden ödün vermek istemeyenler oluşturuyor.

Otomobilde üst düzey bir işçilik seviyesiyle karşılaşıyoruz. Tüm detaylar özenle işlenmiş. 2016'dan sonra mayjlı şekilde ithal edilen Rapide S'in orta konsolunda değişim hemen fark ediliyor. Yerini aldığı mat kaplama ve modası geçmiş düğme tasarımına göre, marka imajını destekleyen şık ve kaliteli görünen bir orta konsol kullanılmış.





Arkada da havalandırma ızgaraları bulunuyor. Yüksek orta konsol yaşam alanını daraltıyor.

Yenilenen, AMi III isimli multimedya sisteminin çözünürlüğü ve 6,5 inçlik ekran boyutu etkileyici olmaktan uzak. Ancak makyaj öncesine göre ara yüzü iyileştirilmiş. iOS ile de uyumlu olan sistemin içerisinde Garmin imzalı navigasyon donanımı da var. Bu ekrandan geri görüş kamerası haricinde, müzik sisteminin ayarları da takip edilirken, tork ve gücün anlık olarak izlenmesini sağlayan bir gösterge de bulunuyor. Yeni nesil multimedya sisteminin DB11 modeli ile birlikte Aston Martin markasında sunulmaya başlanacağını öğrendik.

Test aracımızda bulunmasa da Aston Martin Rapid S'te 2 bin Euro'luk kristal kaplı bir anahtar alınabiliyor. Kibrit kutusu büyüklüğündeki kristal ya da plastik anahtarlar (vale anahtarı) orta konolun merkezindeki yuvasına gizleniyor. Üstüne basıldığında da motor çalışıyor.

6,0 litrelik V12 müthiş bir gök gürültüsüyle uyanıyor. Rölantide bile hacmini ve gücünü hissettiren ses, hassas gaz pedalına basıldığında çığlık atar gibi yükseliyor. Atmosferik motorda 560 HP'lik güç ve 630 Nm'lik maksimum tork üst devirlerde üretiliyor. Üst devirlere ise göz açıp kapayıncaya kadar ulaşılıyor. Test verilerinde de, 4,4 saniyelik 0-100 km/s fabrika hızlanmasına yakın olan 4,8 saniye elde ederken zorlanmadık.



Arka koltukların sırtlıkları kapı çerçevesindeki şık bir düğme ile yatırılıyor.





Elektrikli ayarlanır ön koltuğun düğmeleri vites konsolunun duvarında yer alıyor.

Ön/arka ağırlık dağılımı yüzde 51/49 olarak açıklanıyor.

Birinci nesle göre yüzde 18 daha güçlü olan motorun yakıt ekonomisi de yüzde 10 iyileştirilmiş. 15,5 lt/100 km'lik ortalama test tüketimimiz de bu gelişmenin başarılı olduğunun bir göstergesi. 2012 yılındaki testte ortalama tüketim 17,5 lt/100 km olarak kayda geçmişti.

Ford ile ayrılığı sonrası üretim tesisini de ayıran Aston Martin motor üretimini Almanya Köln'deki Aston Martin motor fabrikasında yapıyor. El işçiliğiyle üretilen otomobil ise İngiltere'de birleştiriliyor. Her bir otomobilin üstünde de otomobili birleştiren teknisyenin imzası bulunuyor. Test aracımızda imzası bulunan Barry Griffiths'in elleri dert görmesin! Otomobillerin testleri ise Nurburgring'teki test merkezinde yapılıyor.

Rapide S'de Touchtronik III ismi verilen, 8 ileri vitesli otomatik şanzıman sunuluyor. ZF imzalı ıslak kavramalı tork konvertörlü ünite 130 milisaniyelik vites değiştirme zamanı sunuyor. Arkaya konumlandırılan şanzımanın 7 ve 8'inci oranları daha düşük motor devrinde sürüşle yüksek hızlarda ekonomi sağlamak üzere tasarlanmış. Performans ihtiyaçlarında gaz pedalına daha fazla basıldığında şanzıman hızla vites küçültüyor. Orta konsoldaki Sport düğmesi de vites geçişlerinin daha hızlı olması istenildiğinde sürücüye tercih şansı tanıyor. Şanzımanın vites koluyla değil düğmelerle kontrol edilmesi, geçmişin bazı Amerikan otomobilerini hatırlatıyor. Orta konsolda yer alan, D, R, N, P düğmeleri, klima ya da müzik sistemi düğmesi gibi algılabilir. Manuel olarak vites değiştirmek de direksiyon arkasındaki kulakçıklarla mümkün.

Hızlanma performansı kadar fren performansı da iyi. 37 metrelik 100-0 km/s fren test sonucu başarılı. Bunda, önlerde 400

Aston Martin distribütörlüğünü devralan D&D Motorlu Araçlar, markanın 2016 yılında en çok satılan modelinin Rapide S olarak açıklarken 2017'de marka için dönüm noktası niteliğindeki DB11'in satışta öne çıkacağı belirtiyor.





Birinci nesle göre gücü yüzde 18 geliştirilen AM29 kodlu motor 560 HP gücünde.





mm'lik disklerinin 6 pistonlu kaliperlerle sıkıştırılması etkili oluyor. Arkada 360 mm diskler 4 pistonlu kaliperlerle sunuluyor.

Direksiyon sistemi bu güç ve irilikte bir otomobilin rahat yönlendirilmesi için çalışıyor. Çok sert olmayan ayarlara rağmen yüksek hızlarda güven hissi azalmıyor. Yönlendirme isteklerine hızlı cevap veren direksiyonun geri bildirimleri de başarılı. Süspansiyon sisteminin de sertliği dengeli şekilde ayarlanmış. Sönümlemesi konforu desteklerken ağırlık transferlerinde "sıkılığından" ödün vermiyor. Standart olarak gelen adaptif süspansiyon sistemi, Normal, Sport ve Track seçenekleri sunuyor. Orta konsoldaki Sport düğmesiyle şanzımanda olduğu gibi süspansiyon sisteminde de çok net bir şekilde dinamizm arttırılabiliyor. Track modu ile Rapide S'in dört kapılı bir otomobil olduğunu unutuyorsunuz.

Rapide S, performans isteklerini cevapsız bırakmayan, günlük olarak yormadan kullanıma izin veren lüks bir spor otomobil.

Yazı: Koray Kodal
Fotoğraflar: Ersan Sezer

TEKNİK VERİLER

Motor tipi ve konumu	V, atmosferik, önde, uzunlamasına
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	12/48
Silindir hacmi	5935 cc
Maksimum güç	412 kW/560 HP 6650 d/d
Maksimum tork	630 Nm 5500 d/d
0-100 km/s hızlanma	4,4 sn
Maksimum hız	327 km/s
Şanzıman	8 ileri otomatik
Aktarma	Arkadan itişli
Boş ağırlık	1990 kg
Bagaj hacmi	223/1029 lt
Yürüyen aksam	
Süspansiyon sistemi	Aluminyum bağımsız çift üçgen kollu süspansiyon sistemi. Arkada aluminyum çift üçgen kollar ön ve arkada viraj denge çubuğu.
Dönüş çapı	12,5 metre
Fren ön/arka	Hava kanallı disk
Test aracı lastik ölçüsü	245/40 (ön)-295/35 ZR 20
Lastik	Bridgestone S001

Donanım

ABS, HBA, EBD, TCS, DSC, ADS (adaptif sönümleme sistemi), iki aşamalı ön havayastıkları, ısıtmalı koltuklar, organik ışıldayan göstergeler, cam düğmeler, otomatik sıcaklık kontrolü, bluetooth, Bang&Olufsen ses sistemi, HDD sabit disk, navigasyon, 6,5 inçlik LCD ekran, alarm, uzaktan kumandalı merkezi kilit ve bagaj açma, bagaja monte edilmiş şemsiye, 20 inçlik hafif alaşımlı jantlar.

Rakipler



BMW M6 GC
Dört kapılı spor otomobiller denildiğinde akla gelen 6 Gran Coupe'nin zirvesindeki 560 HP'lik M6 1.045,700 TL'ye satılıyor.

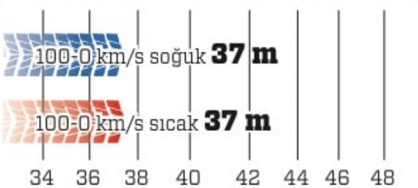


Porsche Panamera
Dört kapılı spor otomobiller arasında en popüler olan Panamera'nın yeni neslinde başlangıç seviyesi 300 bin Euro civarı olacak.

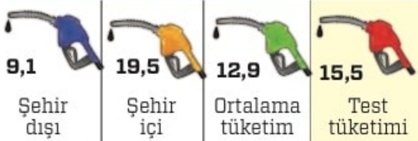
TEST VERİLERİ

Hızlanma	
0-50 km/s	2,2 sn
0-80 km/s	3,5 sn
0-100 km/s	4,8 sn
0-120 km /s	6,3 sn
0-130 km/s	7,2 sn
0- 400 m	13,1 sn
Esnekik	
60- 100 km/s (D'de)	2,0 sn
80- 120 km/s (D'de)	2,5 sn

Fren mesafesi

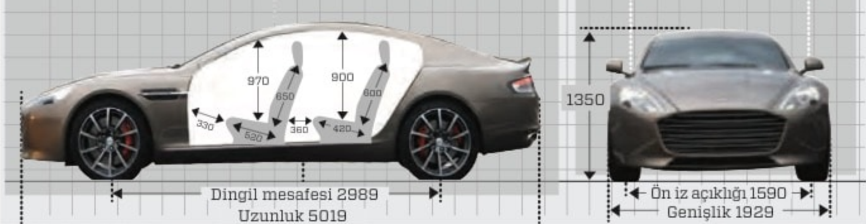


Gürültü	
Rölantide	50 dB(A)
50 km/s (D'de)	65 dB(A)
100 km/s (D'de)	67 dB(A)
120 km/s (D'de)	69 dB(A)
Yakıt tüketimi	
CO_2	300 g/km
Depo kapasitesi	90,5 lt
Menzil (test tüketimine göre)	583 km



BAKIM	
Bakım aralıkları	16.000 km
Bakım maliyeti (1 yıl/30.000 km)	1.300 Euro
Garanti (mekanik/boya/korozyon)	3/3/10
Baz fiyat	580.000 Euro
Test aracı fiyatı	608.000 Euro

ÖLÇÜLER



DEĞERLENDİRME ★★★★☆

KAROSER, İÇ MEKAN
✓ Malzeme ve işçilik kalitesi, uzun boylular için bile yeterli yaşam alanı.
✗ Arka koltuklara biniş zor, görüş açıları, uzunluk kullanımı zorlaştırıyor.

DONANIM VE GÜVENLİK
✓ Kaliteli müzik sistemi, başarılı fren sistemi.
✗ Multimedya sisteminin daha modern ve gelişmiş olması gerekli.

MOTOR, SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ
✓ Güçlü motor, motor sesi, hızlı çalışan şanzıman, konfordan ödün vermemesi.
✗ Yakıt tüketimi kolayca kontrolden çıkabiliyor, yere çok yakın karoser.

FİYAT
✓ James Bond imajına para ile sahip olmak.
✗ En yüksek fiyatlı otomobiller listesinde yukarılarda yer alıyor.

KONFOR ARZUSU

Yerli üretim Egea'nın dizel motor ekonomisini daha önce test sayfalarımızda keşfetmiştik. Çift kavramalı otomatik şanzımanın bu motorla uyumunu ise Egea HB'de göreceğiz.



Tofaş'ın Bursa'daki fabrikasında üretilen Egea HB, bu sefer dizel motor ve otomatik şanzıman ikilisiyle konuğumuz oldu. Bu ikili, otomatik şanzıman konforuyla, hızlanma ve tüketim dengesini kurma iddiasında.

Yola çıktığımızda 1750 d/d'e ulaşılan yüksek torkun etkisiyle, alt devirlerden önce biraz ağırkanlı sonra 1750 d/d seviyesinde ise oldukça canlı hissettirdiğini fark ediyoruz. Çift kavramalı otomatik şanzımanın hızlı vites geçişleri de hızlanmada Egea'nın ayak sürümeyen bir yapıda olmasını sağlıyor.

Hızlanma ve esneklik test verileriyle tatminkar sonuçlar ortaya çıkartan Egea HB'nin yakıt tüketimi konusunda da başarılı olduğunu 5,1 lt/100 km'lik ortalama test tüketimiyle görüyoruz.

Hızlı ve sarsıntısız çalışan çift kavramalı otomatik şanzıman konfor konusunda üstüne düşeni yaparken yerinde vites tercihleriyle de hem hızlanma hem de tüketimi destekliyor.

Sürüş özelliklerine baktığımızda yorucu olmayan Egea'nın özellikle şehir içinde avantaj sağlayan City modu sayesinde direksiyonu çok kolay kontrol edilebiliyor. Yüksek hızlarda, normal koşullarda ise



6 ileri vitesli çift kavramalı otomatik şanzıman manuel olarak da vites geçişlerine izin veriyor.



LED gündüz farları Urban Plus donanımından itibaren standart olarak sunuluyor.



Dizel motor biraz gürültülü çalışsa da yakıt ekonomisi ve makul performans sunuyor.

yönlendirme hassasiyeti konusunda sorun yaşanmıyor.

Önde MacPherson süspansiyon sistemi sunan Egea HB'de arkada yarı bağımsız sistem buluyor. Süspansiyon konforunun başarılı olduğunu söyleyebiliriz. Sedandan farklı olan süspansiyon sisteminde darbe şiddetine göre tepki veren amortisörlere yer verilmiş. Otomobilin virajlardaki yol tutuş kabiliyeti de başarılı seviyede.

Sonuç olarak Fieat Egea HB 1.6 Multijet II DCT'nin kompakt sınıftaki güçlü rakipleri karşısında mücadele edecek yetenekte olduğunu söyleyebiliriz. Gerek donanımı, gerek kullanişlı karoseriyle tatminkar. Ekonomik tüketim verileriyle yetenekli olan otomobil kabul edilebilir hızlanma verileri sunuyor.

Yazı: Koray Kodal

Fotoğraflar: Ersan Sezer

Teknik veriler	
Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, enlemesine
Yakıt	Dizel
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1598 cc
Maksimum güç	88 kW/120 HP 3750 d/d
Maksimum tork	320 Nm 1750 d/d
0-100 km/s hızlanma	10,2 sn
Maksimum hız	200 km/s
Şanzıman	6 ileri otomatik
Aktarma	Önden çekişli
Test verileri	
Hızlanma	
0-50 km/s	3,7 sn
0-80 km/s	7,5 sn
0-100 km/s	11,3 sn
0-120 km/s	16,3 sn
0-130 km/s	19,2 sn
0- 400 m	17,3 sn
Esneklik	
60- 100 km/s (D'de)	5,6 sn
80- 120 km/s (D'de)	8,0 sn
Fren mesafesi	
100-0 km/s soğuk/sıcak	38 m/39 m
Yakıt tüketimi	
Test tüketimi	5,1 lt/100 km
Fabrika verisi ortalama	3,8 lt/100 km
CO_2	100 g/km
Kapasiteler	
Uzunluk /Genişlik / Yükseklik	4368 mm / 1792 mm / 1495 mm
Dingil mesafesi	2638 mm
Yakıt Deposu	50 lt
Ağırlık	1320 kg
Test aracı lastik ölçüsü	225/45 R17
Bagaj hacmi	380/440 lt
Fiyatlar	
Baz fiyat	76.900 TL
Test aracı fiyatı	84.400TL
Değerlendirme	

BMW 1 YAŞINDA





BMW IIIa motorunun kullanıldığı bir uçak 1919'da 9760 metre ile yükseklik rekoru kırdı.



1923 sonbaharında tanıtılan R 32 BMW'nin ilk motoru oldu ve kısa sürede efsane haline geldi.



1929 yılında Berlin'de açılan ilk BMW satış noktasında markanın ilk otomobili olan 3/15 vardı.



Sıralı 6 silindirli motora sahip ve böbrek ızgaralı ilk BMW olan 303 1933'te üretildi.


BMW'nin ikonik "4 silindirli" merkezinin önündeki kase tasarımlı bina markanın müzesi.



BMW 3/15, markanın logosunu taşıyan ilk otomobildi. Dixi olarak da bilinen araç 2,9 metre uzunluğundaydı.

Takvimler 1929 yılını gösterirken, Berlin'de ilk BMW satış noktası hizmete giriyor ve markanın ilk modeli 3/15 veya bilinen adıyla Dixi de satışa sunuluyor. Ancak hikayenin gerçek başlangıç noktası 1916. Bayerische Flugzeug Werke (BFW) yani Bavyera Uçak Fabrikası'nın kurulduğu 7 Mart 1916 tarihi, BMW'nin de kuruluş tarihi olarak kabul ediliyor.

Kuruluş döneminde uçak motorları ve motosiklet üretimi gerçekleştiren BMW, Birinci Dünya Savaşı sonrasında Almanya'nın uçak motorları üretmesi 5 yıl süresinde yasaklanınca, bu dönemi BMW logolu kamyon, bot ve motosiklet motorları aldı. BMW, ilk otomobili için karar verdiğinde zaman ve para tasarrufu için 1928 yılında Eisenach Taşıt Fabrikası'nı satın aldı. O güne kadar fabrikada Austin lisansıyla üretilen otomobilin şasisi ve 15 HP gücündeki 749 cc'lik dört silindirli motoru olduğu gibi alınırken, modern çelik karoser BMW'nin imzasını taşıyordu. Bugün BMW'nin en geleneksel tasarım unsurları arasında yer alan böbrek formlu ön ızgaranın kullanıldığı ilk model olan 303, 1933 yılında yollara çıktı. Markanın 3/15'in geliştirilmiş versiyonu olan 3/20'nin üzerine konumlandırmak istediği bir araç geliştirmeye karar vermesiyle ortaya çıkan 303, aynı zamanda BMW için başka bir ilki daha barındırıyordu: sıralı 6 silindirli motor. BMW'nin sportif imajının oluşmasındaki ilk ve en etkili aktörlerden biri olan 328, 1936 ile 1939 yılları arasında üretildi. Fritz Fiedler'in kaleminden çıkan bu roadster, sadece tasarımıyla göz kamaştırıcı olmakla kalmadı, aynı zamanda motorsporlarında da büyük başarılar elde etti. BMW 326'nın 2,0 lt'lik sıralı 6 silindirli motorunu elden geçiren mühendisler, daha yüksek bir sıkıştırma oranı, üç karbüratör, yarı küre formlu yanma odaları ve yanda yer alan eksantrikle dönemi için çok iddialı olan 80 HP'lik maksimum güç elde etmişlerdi. BMW'nin Eisenach Fabrikası'nda sadece 464 adet üretilmesiyle nadide bir koleksiyon otomobili olan 328, dönemi için sıra dışı bir özellik olan bağımsız ön tekerleklere ve hidrolik bir fren sistemine de sahipti.

İkinci Dünya Savaşı döneminde askeri araçlara odaklanmak zorunda kalan BMW, savaş sonrası ilk otomobilini 1952 yılında üretti. Markanın ilk baştaki hedefi nispeten kompakt bir otomobile imza atmaktı ve buradan hareketle 531 prototipi geliştirildi. 2 silindirli boxer tipi bir motosiklet motorunun görev yaptığı prototip seri üretime geçmedi. BMW, bu nispeten mütevazı modelin yerine


1936 yılında yollara çıkan 326'da dört kapılı cabrio karoser de sunuluyordu.


328 Berlin-Rom, standart roadstera göre daha aerodinamik bir karosere ve 56 HP güce sahipti.


501 ve V8 motorlu türevi 502, BMW'yi yeniden üst sınıfa taşıdı.


BMW Isetta, 1 silindirli motoruyla motosiklet alternatifi oldu.

1500 Serisi, hem tasarımı hem de felsefesiyle BMW'ye yeni ufuklar açtı.









700 Serisi'nin hava soğutmalı 2 silindirli boxer motoru arkada yer alıyordu.

2002 Serisi, kompakt boyutları ve sportif sürüş özellikleriyle BMW'nin yepyeni bir kitleye ulaşmasını sağladı.





Pek çok kişi için gelmiş geçmiş en güzel BMW olarak kabul edilen 507, Albrecht Graf von Goertz tarafından tasarlandı.

sıralı 6 silindirli motorlu 501'de karar kıldı. Kıvrımlı ve zarif hatlarıyla otomobil tarihinin en iz bırakan tasarımlarından birine sahip olan BMW 501 için "Barok Melek" tanımlaması yapıldı. 1954 yılında yollara çıkan 502'de savaş sonrası Almanya'nın ve aynı zamanda BMW tarihinin ilk V8'i görev yaparken, model aslında 501'in daha güçlü ve lüks versiyonuydu. Motorun bir diğer özelliği de hafif metalden üretilmiş olmasıydı. 1955 yılında yollara çıkan Isetta ise 501 ve 502'nin aksine iki kişilik bir mikro otomobildi. Yaklaşık 160.000 adet satılan otomobil büyük bir başarı elde etmesine rağmen BMW'nin ekonomik darboğaz yaşamasına engel olamadı. 1958 yılında Münih'e gelen BMW'nin Avusturya İthalatçısı Wolfgang Denzel, BMW yönetimine aklında olan küçük bir coupe fikrini sundu. İtalyan tasarımcı Giovanni Michelotti'nin çizgileri, o dönemde BMW 600'e daha geleneksel ve kabul görecek bir model arayışında olan BMW yönetimini etkiledi. 30 HP gücündeki 700 cc'lik 2 silindirli boxer motosiklet motoru küçük coupe için yeterli olmalıydı. Coupe versiyonun satışa sunulmasından sonra dört kişilik iki kapılı sedan 700 de pazardaki yerini aldı ve BMW'nin zor günlerinde markaya yardımcı oldu. Ancak BMW'nin pahalı ve lüks bir büyük modelle savaş sonrası dönemde rekabet etmesi markanın satışlarını olumsuz etkiledi. Ve BMW'nin rakibi Daimler-Benz'e satılması gündeme geldi. 1959'da gerçekleştirilen yıllık hissedarlar toplantısında bu durumun önüne geçildi.

1961 yılı geldiğinde BMW için yeni bir dönem başlıyordu. Markanın "Neue Klasse" "Yeni Sınıf" adını verdiği süreç 1500 Serisi ile başladı. BMW'nin savaş sonrası dönemdeki ilk orta sınıf modeli olan araç, bir anlamda Isetta ve 501/502 arasındaki boşluğu dolduruyordu. BMW'nin 1500 Serisi'nden umudu ve beklentisi büyüktü. 1961 Frankfurt Otomobil Fuarı'nda tanıtılan araç büyük bir ilgi gördü ve üretimin başladığı 1962 yazında 25.000 adetten fazla sipariş aldı. 9485 Mark gibi dönemi için bir hayli makul başlangıç fiyatı taşıyan BMW 1500, tüketiciye bu bedel karşılığında 80 HP gücünde 1,5 lt'lik modern bir 4 silindirli motor sunabiliyordu. Bu motor sayesinde BMW 1500'ün 0-100 km/s hızlanması dönemi için çok iddialı olan 16,8 saniye sürerken otomobilin yakıt tüketimi 10,0 lt/100 km'nin altında kalabiliyordu. Daha güçlü versiyonlarla birlikte sportif sürücülerin beklentileri de karşılanırken "Neue Klasse" sedan dışında 1965 yılında coupe versiyonla yollara çıktı. BMW Neue Klasse'nin en önemli özelliklerinden bir diğeri de 1955-1970 yılları arasında markanın baş tasarımcısı olan Wilhelm Hofmeister'ın BMW'ye miras bıraktığı Hofmeister Kıvrımı'nı



1972 yılında yollara çıkan ilk 5 Serisi, BMW'nin model politikasını belirledi.



İki kapılı sedan olarak ortaya çıkan 3 Serisi, markayı en iyi yansıtan modellerin başında.


İlk 7 Serisi'nde modelden bir yıl önce, 1976'da yollara çıkan 6 Serisi teknolojisi kullanıldı.

BMW i3 elektrikli veya menzil arttırıcılı elektrikli, i8 ise plug-in hibrit olarak üretiliyor. Karbonfiber kompozit şasi ikisinde de ortak özellik.



taşıyan ilk modeli olmasıydı. Neue Klasse'nin büyük başarısı BMW'ye daha kompakt modeller geliştirmesi için cesaret verirken buradan hareketle 1966 Cenevre Otomobil Fuarı'nda BMW 3 Serisi'nin atası olarak kabul edilen 1600-02'yi 1968 yılında 2002 takip etti. Kısa sürede kült statüsüne ulaşan otomobil hafif, çevik ve performanslı yapısıyla pazarda benzersiz bir konuma ulaştı. Ayrıca BMW'nin Amerika'daki konumunu güçlendirmesinde de çok önemli bir rol oynadı.

1972 yılında yollara çıkan E12 kodlu ilk 5 Serisi, Neue Klasse'nin yerini alırken aynı zamanda BMW'nin bugün de kullanılan model politikasının ilk üyesi oldu. 02 Serisi'nin halefi olan E21 kodlu model ilk 3 Serisi olarak 1975 yılında yollara çıktı. Efsane tasarımcı Paul Bracq'ın temiz ve klasik olmaya aday çizgileriyle büyük ilgi gören otomobil, sıralı 6 silindirli motorlarıyla da sınıfında fark yarattı. BMW'nin farklı sınıflara adımını attığı 70'lerde 3 ve 5 serilerinden sonra lüks coupe 6 Serisi ve lüks sedan 7 Serisi de dünyaya ilk kez merhaba dedi. 1978 yılında tanıtılan BMW M1, markanın yan kuruluşu Motorsport GmbH (Motorsporları Limited Şirketi) tarafından geliştirilen ilk otomobil olurken, tasarımından teknolojisine kadar her noktasıyla döneminin spor otomobil sahnesine damga vurdu.

Genlerindeki motosiklet üreticisi kimliğini asla arka plana atmayan BMW, 1980 yılında ilk G/S modelini üreterek yeni bir kült başlatmış oldu. 1983 yılında üretimi başlayan K 100, markanın sıralı 4 silindirli su soğutmalı motora sahip ilk motosikleti olarak tarihe geçti. Motorsporlarından uzak durmayan BMW, 1983 yılında Brabham BT 52 Formula 1 otomobiliyle dünya şampiyonu oldu. Oto-


Birinci nesil BMW M3, gelmiş geçmiş en başarılı binek yarış otomobili konumunda.


1988'de yollara çıkan Z1, karosere gömülen kapılarıyla bugün bile sıra dışı görünüyor.


İlk X5'le başlayan SUV ailesi önümüzdeki yıllarda X2 ve X7 gibi modellerle genişleyecek.




1955'te tanıtılan 503 Coupe, aynı felsefeyi benimseyen torunu 6 Serisi ile yan yana.


BMW 7 Serisi, her neslinde olduğu gibi bugün de teknolojik zirveyi temsil ediyor.

mobildeki BMW'nin turbo motoru, sıralama turlarında 1400 HP'ye varan güç üretebiliyordu. DTM, yani Alman Binek Otomobil Şampiyonası'nda mücadele edecek pist otomobilinin homologasyonu için ilk kez 1986 yılında tanıtılan M3, döneminin E30 kodlu 3 Serisi üzerinden geliştirilmişti. İlk M3, dünyanın gelmiş geçmiş en başarılı binek yarış otomobili olarak kabul ediliyor.

Takvimler 1987 yılını gösterirken, BMW motor üretimi konusundaki uzmanlığını tekrar gösterme fırsatı buldu: E32 kodlu 7 Serisi'nin tanıtılan 750i versiyonu, İkinci Dünya Savaşı sonrası dönemin Almanya'da üretilen ilk V12 motoruna sahipti. Doksanlı yılların sonuna gelindiğinde BMW, ilk SUV'u olan X5'i 1999'da yollara çıkarttı. Türü için alışılmadık derecede sportif ve dinamik sürüş özellikleri sunarak marka geleneklerinden kopmayan X5'in başarısı sonrasında bugün BMW kompakt sınıftaki X1'den coupe karakterli X6'ya uzanan beş farklı X modeline sahip.

Sıralı 6 silindirli motorlar ve arkadan itiş gibi geleneklerini sürdüren BMW, bununla birlikte farklı alanlara da açılmayı ihmal etmiyor. 2010 yılında "i Projesi"ni hayata geçiren BMW, elektrikli otomobillerini bu çatı altında üretip geliştiriyor. Bu felsefenin ilk ürünü olan i3 2013 yılında yollara çıkarken, 4 metrelik karoserinin altındaki teknolojilerle yeni bir dönemi temsil ediyor. i3'ten bir yıl sonra yollara çıkan i8 ise spor otomobil kavramını yeniden belirleyen şarj edilebilir hibrit yapısı kadar, tasarımı ve performansıyla da fark yaratıyor. 2014 yılında tanıtılan 2 Serisi Active Tourer, önden çekişli olması ve MPV karoseriyle BMW'nin kitlesini daha da geliştirmeye yardımcı oluyor.

Yazı: Eray Özgür



2004'te tanıtılan 1 Serisi kompakt sınıfın tek arkadan itişli modeli oldu.


Vision Next 100, BMW'nin bundan sonraki hikayesine ışık tutuacak.



PPG Oto Tamir Boyaları Ülke Müdürü Bülend Alpay

BOYAHANELER DE DEĞİŞİYOR

PPG Oto Tamir Boyaları Ülke Müdürü Bülend Alpay ile setördeki durumu ve gelecekte bizi bekleyen değişimleri konuştuk.

PPG'nin global pozisyonundan bahseder misiniz?

Bülend Alpay: PPG olarak 2015 yılı itibariyle dünyanın en büyük boya ve kaplama şirketiyiz. PPG her ne kadar kurulduğu 1883 senesinde ana odağını cam üretimi üzerine kurmuş olsa da, özellikle 2002 yılından bu yana operasyonlarımızda boyanın payını %55'den %93'e çıkartarak, en doğru bildiğimiz işi yapmaya odaklanıyoruz. Diğer bir deyişle, 2015 yılında 14,8 milyar $ olan ciromuzun 14 Milyar $'ına yakın bir kısmı ürettiğimiz boya ve kaplamalardan gelmektedir.

Boyanın ne kadar önemli olduğunu anlatmak için müşteri davranışındaki etkilerinden bahsedebiliriz. Yapılan araştırmalar gösteriyor ki, tüketicilerin %85'i ürünün renginin satın alma kararlarında birinci etken olduğunu belirtiyor. Bu kapsamda müşterilerimizin ürünlerini en doğru renklerde sunabilmeleri için her yıl binlerce yeni renk formüle ediyor ve geliştiriyoruz. Etrafınızdaki objelere baktığınızda hepsinin bir boya ile kaplanmış olduğunu göreceksiniz. Biz PPG olarak 130 yılı aşkın süredir bu boyaların en çevreci, en çekici ve gereksinimleri en iyi karşılayan şekilde üretildiğinden emin olmak çalışıyoruz.

Avrupa ve Ortadoğu'da yolda gördüğünüz her 3 araçtan 2'si PPG teknolojisini kullanmakta. Ayrıca sektörde hem fabrika, hem de satış sonrasında bulunmamız bize ayrı bir "kazan – kazan" durumu sağlıyor. Fabrikada geliştirdiğimiz Ar-Ge ekipmanları ile satış sonrası hizmetlere destek verirken, aynı şekilde servislerdeki müşteri geri dönüşleri sayesinde büyük otomobil üreticilerinin renk geleceklerini küresel olarak daha iyi belirleyebiliyoruz.

Sektörü farklılaştırmak ve geliştirmek adına yaptığınız çalışmalardan bahsedebilir misiniz?

Alpay: Otomotiv tamir sektörünüün 2021 yılında ortalama %6,3 büyüme ile 11,3 milyar dolar seviyesine çıkacağı ön görülüyor. Solvent bazlı boyalar hala sektörde en çok tercih edilen ürünler olsa da 90'ların ortasından itibaren Avrupa öncülüğünde bu tablo değişmeye başladı. Artık çevreye daha az zararlı, çalışanların sağlığını tehdit etmeyen su bazlı boyalara geçiş söz konusu.

Otomotiv tamir sektöründe su bazlı boyaların bir avantajı da vernik tüketimini azaltması. Suyun kendi şeffaflığı ve parlaklığı nedeniyle boyahanelerin en önemli maliyet kalemlerinden biri olan vernik tüketimi de azalarak kar artışı sağlıyor. Bunun yanı sıra solvent bazlı boyaların özellikle solunum sistemi üzerinde çok ciddi etkileri mevcut. Tüm bu nedenlerden dolayı biz boyahanelerde su bazlı boyaların kullanımı teşvik etmek için elimizden geleni yapmaktayız. Biz servislere sadece boya sağlayarak değil, boyahanelerini kar eden birer departmana dönüştürmeleri için de yardımcı oluyoruz.Yaptığımız eğitimler, boyahane denetlemeleri, iş akış analizleri ile servisin zayıf olduğu noktaları belirliyor, bu doğrultuda çözümler üretiyor, ardından takibini sağlıyoruz.

Gelişen yeni yüzeyler ile birlikte, önümüzdeki yıllarda otomotiv tamir ve boya sektörünü değerlendirebilir misiniz?

Alpay: Otomotiv sektörünün son yıllarda en büyük trendi karbon emisyonu ve yakıt tüketiminde yapılması beklenen iyileştirmeler. Özellikle Avrupa Birliği'nin 2020 yılına dek bu konuda çok agresif karbon emisyonu salınımı azaltıcı hedefleri mevcut. Bu insiyatiflere paralel olarak araç üreticilerinde, mühendislik sürecinde alüminyum, magnezyumlu metaller, karbonfiber ve termoplastik gibi malzemeler kullanarak araç ağırlığını hafifleterek yakıt tüketimini, dolayısıyla da karbon emisyon salınımını azaltma amacı söz konusu. Kompozit, termoplastik ve karbonfiber 20-25 yıldır havacılık, yarış arabaları ve lüks araç üretiminde kullanılan materyaller. Bu teknolojilerin yüksek üretim hacimli binek araçlarda bugüne kadar uygulanmamasının sebebi, getirdikleri yüksek maliyet dezavantajıydı. Ancak yukarıda bahsettiğimiz regülasyonlar sayesinde firmalar bu tip materyalleri önümüzdeki yıllarda artan oranlarda kullanacaklar.

PPG olarak bu boyahane süreçlerinin de ciddi oranda değişeceğini gözlemliyoruz. Fırın kürlenmesiz IR veya UV teknolojiler ile desteklenen astar, son kat boya ve vernik üzerine Ar-Ge çalışmalarına hız vermiş durumdayız. Aynı zamanda yüzeylerin esnekliğinin artacağından yola çıkarak araçların yol şartlarına bağlı olarak maruz kalacağı yüzey gerilimi sönümleyici ve minimum proses adımı ile maksimum adette yüzeyde kullanılabilen boya sistemleri geliştirmek de bir diğer önceliğimiz. Bu tip yeni malzemelerin kullanımının satış sonrası hizmetlerde önemli bir yön belirleyici olacağını düşünüyoruz.

NİCE YI

Türkiye otomobil dergiciliğindeki ilk haftalık dergi olarak 1991 yılında yayın hayatına başlayan otohaber, geçen 25 yılda öncü ve lider kimliğini kaybetmedi. otohaber'in 25 yıllık yolculuğuna bir göz attık...

LLARA

Takvimler 1991 yılını gösterirken Türkiye'de ve dünyada pek çok önemli olay yaşandı. Mesela Amerika Birleşik Devletleri öncülüğündeki koalisyon güçleri Irak'ı bombalayarak Körfez Savaşı'nı başlatmış oldu. ABD Başkanı George H. W. Bush, Dwight Eisenhower'ın 1959'daki ziyaretinden sonra Türkiye'yi ziyaret eden ikinci ABD Başkanı oldu. İstanbul Metrosu'nun ön tünel inşaatı başladı. Azerbaycan bağımsızlığını ilan etti ve ilk olarak Türkiye tarafından tanındı. Cumhurbaşkanı Turgut Özal'ın onayından sonra Mesut Yılmaz başkanlığındaki 48. Türkiye Hükümeti açıklandı. Türkiye-KKTC arasındaki seyahatlerde pasaport yerine kimlik belgesi kullanılmasına başlandı. Türk futbolunun "taçsız kralı" Metin Oktay, o zamanki adıyla, Boğaziçi Köprüsü üzerinde geçirdiği bir trafik kazasında hayatını kaybetti. ANAP, TBMM Grubu, erken seçimin 20 Ekim 1991'de yapılmasına karar verdi ve Süleyman Demirel liderliğindeki DYP seçimden birinci parti çıktı... Ve bizim için en önemlisi Türkiye'nin ilk haftalık otomobil dergisi kuruldu: otohaber. Kurulduğu günden bugüne kadar amacı otomobil dünyasının en güncel yeniliklerini, en doğru haber ve tarafsız testlerle birleştirip otomobilseverleri bilgilendirmek olan otohaber, 25'inci yılını kutlarken, Türkiye'de, dünyada ve otomotiv sektöründe çeyrek yüzyılda neler olup bittiğini derledik.







1992



Yolda kalınca yapılması gerekenler ve Hummer kapaktaki ilginç konular arasında.

Yugoslavya'nın dağılmasıyla birlikte ortaya çıkan karmaşa kendini Bosna Hersek'te bir insanlık dramı olarak gösterdi. Tüm dünyanın seyirci kalacağı ve üç yıl sürecek olan Bosna Savaşı'nda on binlerce Bosnalı Müslüman hayatını kaybetti. TCG Muavenet muhribi, Ege Denizi'ndeki 92 Nato Tatbikatı'nda Amerikan Saratoga Uçak Gemisi'nden "yanlışlıkla" fırlatılan Sea Sparrow füzeleriyle vurularak batırıldı ve beş şehit verdik. Erzincan'daki depremde 492 kişi hayatını kaybetti. 250.000 TL'lik banknotlar tedavüle çıktı. 01.01.1992 tarihinde Türkiye'de sürücü ve ön yolcunun emniyet kemeri takması zorunlu hale geldi. Otomobil tarihinin efsaneleri arasında yer alan ve 372 km/s'lik maksimum hızıyla uzunca bir süre dünyanın en hızlısı apoletini taşıyan McLaren F1'in üretimi başlarken, Jaguar XJ220 de İngiltere'den gelen bir diğer hız canavarıydı. GMC Typhoon, 6 saniyenin altındaki 0-100 km/s hızlanma süresiyle SUV kavramına farklı anlamlar katarken, Ferrari ise 456 modeliyle 4 kişi için performans ve lüks sunan bir sporcuya imza atıyordu. Küçük otomobiller konusunda uzman olan Fransızlar, Twingo ile 16 yıl boyunca değişmeden üretilecek ve kült statüsüne ulaşacak bir otomobili tanıtırken, Safrane da 25 Serisi'nin yerini alıyordu. Alfa Romeo, transaks şanzıman yerleşimli, arkadan itişli orta sınıf temsilcisi 75'in halefi 155'i tanıttı. Önden çekişli 155'in performans versiyonları ün salmıştı.



İlk Mitsubishi Lancer Evolution'daki 2,0 lt'lik 4 silindirli turbo motor 247 HP gücündeydi. 4x4 sedan, kült bir serinin başlangıcını müjdeliyordu.



Lüks SUV kavramını geniş kitlelere yayan Jeep Grand Cherokee, Avusturya'da da üretime girdi.



Subaru'nun yeni kompakt modeli Impreza, boxer motorları, 4x4 aktarması ve çerçevesiz kapı camlarıyla dikkat çekerken, rallilerde büyük başarılar için hazırlanmıştı.



del Sol olarak da bilinen Honda CRX, sökülebilir tavanı ve iki kişilik yapısıyla saf bir keyif otomobiliydi.



Alfa Romeo 155, pist yarışlarında büyük başarılar elde etti.



Orta sınıftaki Ford Mondeo, markanın "dünya otomobili" olarak geliştirildi.

1993



Döneminin popüler Japon markası Daihatsu'nun kompakt modeli Applause test konuğumuzdu.

Türkiye Cumhuriyeti'nin sekizinci Cumhurbaşkanı olan Turgut Özal, 17 Nisan 1993 tarihinde vefat etti. Sivas'ta Madımak Oteli'nin yakılması sonucunda 37 insan hayatını kaybetti. Yapılan genel seçimlerin sonucunda Tansu Çiller, Türkiye'nin ilk kadın başbakanı olurken, Manchester United'ı eleyen Galatasaray, Şampiyonlar Ligi'ne katılan ilk Türk takımı oldu. Gazeteci-yazar Uğur Mumcu uğradığı bombalı saldırı sonucu hayatını kaybetti. Intel şirketinin geliştirdiği Pentium mikroişlemciler ve World Wide Web, kısaca WWW, sayesinde bilgisayar ve internet kullanımı giderek hızlanırken, küçük sınıfın en başarılı modelleri arasına girecek olan Fiat Punto 1993'te tanıtıldı. Punto ile birlikte Ford'un dünya otomobili olarak lanse ettiği yeni orta sınıf modeli Mondeo da bu yılın önemli yeniliklerinden biriydi. Porsche, 993 kodlu yeni 911 serisiyle son hava soğutmalı motora sahip aracına imza atıyordu. Mercedes-Benz'in 1982 yılında tanıttığı ve "Bebek Benz" olarak adlandırılan orta sınıf temsilcisi 190'ın yerini alan C Serisi markaya yeni ufuklar açıyordu. Fransız Peugeot, uzunca bir süre sınıfının en güzellerinden biri olarak anılacak 306 ile cabrio'dan 167 HP'lik GTi versiyonuna kadar uzanan geniş bir yelpaze sunan kompakt bir model ailesine sahip oluyordu. 1993 yılında Fransa'dan gelen bir diğer yenilikse, Renault'nun yeni orta sınıf modeli Laguna'ydı. 21 Serisi'nin yerini alan araç sadece hatchback ve station karoserlerle üretilirken, Volkswagen de orta sınıf temsilcisi Passat'ın B4 kodlu neslini bu yıl içinde tanıtmıştı.



Kia Sportage, modern kompakt SUV dalgasının öncü modelleri arasında yer aldı. İlk nesilde üç karoser seçeneğiyle üretildi.



Renault 21'in yerini alan Laguna, dönemi için modern ve kullanışlı bir karosere sahipti.



Fiat Coupe'nin tasarımında Chris Bangle'ın imzası vardı. Otomobil için halk Ferrari'si benzetmesi sıkça yapıldı.



Gelmiş geçmiş en güzel 911 nesli olarak kabul edilen 993'te çok gelişmiş bir 4x4 sistemi vardı.



Kapaklı farlı Mazda 323'ün yerini alan yeni nesil de kendine has bir tasarımla karşımıza çıkmıştı.



BMW 3 Serisi Compact, premium kompakt modellerin ilk örneklerinden biri olarak kabul ediliyor.



İnternet çok geniş kitlelere ulaşmaya ve dünyayı değiştirmeye başladı.

1994



Arazi sürüşleri için öneriler, 4x4 Subaru Impreza testi ve efsane Paris-Dakar Rallisi.

İngiltere ile Fransa'yı denizin altından birbirine bağlayan ve modern zamanların 7 harikasından biri olarak kabul edilen 50.45 km'lik Manş Tüneli hizmete girdi. Alman BMW, İngiliz Rover'ı satın aldı. Formula 1 efsanesi Ayrton Senna, San Marino GP'sinde geçirdiği kazada hayatını kaybetti. Nelson Mandela Güney Afrika'nın devlet başkanı seçildi. Bilgisayar programcılığında çığır açan Java programlama dili tanıtıldı. Meşhur "5 Nisan Kararları" ile Türk ekonomisinde izleri yıllarca sürecek gerileme ve devalüasyon yaşandı. Halterde Halil Mutlu ve Naim Süleymanoğlu ikilisi toplamda 12 rekora imza attı. Kaçak yoldan Türkiye'ye otomobil sokmaktan yargılanan futbolcu Tanju Çolak tutuklandı. İlk Türk uydusu Türksat 1B uzaya fırlatılarak yörüngeye yerleşti. Türk otomotiv sektörünü yakından ilgilendiren bir gelişme olarak, Toyota ve Sabancı ortaklığıyla yedinci nesil Toyota Corolla, ilk kez Türkiye'de üretilmeye başlandı. Yeni bir yapılanmaya giren ve BMW ile Mercedes-Benz'e sıkı bir rakip haline gelmeye başlayan Audi, A4, A6 ve A8 modellerini tanıttı. Özellikle A8 alüminyum karoseriyle o dönem için bir devrimdi. BMW'nin bu yıl içinde tanıtılan yeni amiral gemisi 7 Serisi, xenon farlar ve navigasyon sistemi gibi özellikleriyle dikkat çekiyordu. Gelmiş geçmiş en güzel tasarımlı ve sesli Ferrari'lerden biri olarak kabul edilen F355'in üretimi başladı. Opel'in küçük sınıf temsilcisi Corsa platformunda ürettiği küçük coupe modeli Tigra satışa sunulurken, Çek Skoda'nın Volkswagen tarafından satın alınmasından sonra doğan ilk model olan Felicia, marka tarihinde bir dönüm noktası olarak kabul edildi. Bugünün yıldızları olan kompakt SUV'ların ilk örneklerinden Toyota RAV4'ün üretimi başlarken, Volkswagen Polo da modern bir devrim olan üçüncü nesliyle yollara çıktı.



Üçüncü nesil VW Polo'da 3 ve 5 kapılı hatchback dışında ilk kez sedan ve station gövde tipleri de sunuldu.



İngiltere ve Fransa'yı bağlayan Manş Tüneli'nin 38 kilometrelik kısmı Manş Denizi'nin altında.



Nelson Mandela, Güney Afrika'nın ilk siyahi devlet başkanı seçildi.



F355, tasarımı ve sesiyle en etkileyici Ferrariler'den biri olmayı bugün de sürdürüyor.



Monokok karoserli RAV4, çevik yapısıyla kısa sürede geniş bir kitleye ulaştı.



315 HP'lik Audi RS2, performans stationlarının ilk ve en kült örneklerinden biri.



Basit ve geleneksel Opel Corsa altyapısı ancak bu kadar iddialı bir kıyafetle sunulabilirdi: Opel Tigra. Değeri pek bilinmese de uzun vadede 90'ların kült klasikleri arasına girmeye aday.

1995


OTOHABER

Test Yerli Corolla 1.6 GLi

Bu Hafta: Hem denizde hem karada giden otomobil
Pontiac 300 GPX Arif Cengiz Morris Minor 1000

Türkiye'de üretilmeye başlayan Toyota Corolla bu sayının baş rolünde.

Rusya ve Japonya'da meydana gelen depremlerde binlerce insan hayatını kaybederken, ABD'de Oklahoma City'deki bombalı saldırıda 168 kişi öldü. Windows 95 işletim sistemi ve ilk DVD tanıtılırken, Amerikan uzay mekiği Atlantis, Rus uzay istasyonu Mir'e kenetlendi. 1 milyon liralık banknotlar tedavüle çıkarıldı. Turist Ömer tiplemesiyle tanınan ünlü oyuncu Sadri Alışık vefat etti. İsveç'le berabere kalan Türkiye A Milli Futbol Takımı, tarihinde ilk kez Avrupa Futbol Şampiyonası'na katılma hakkını elde etti. Avrupa Birliği üyesi 15 ülke ile imzalanan Gümrük Birliği anlaşmasıyla ithalat ve ihracatta büyük bir gelişme sağlandı. 1995'in otomotiv gelişmelerine baktığımızdaysa, üst orta sınıfta BMW 5 Serisi ile Mercedes-Benz E Serisi'nin yeni nesilleri göze çarpıyor. E Serisi 2 çift yuvarlak farlarıyla, 5 Serisi ise sportif sürüş özellikleriyle dikkat çekiyordu. Honda, yavaş yavaş yükselen kompakt SUV trendine CR-V ile katılırken, Hyundai'nin küçük sınıf temsilcisi Accent ilk kez tanıtıldı. Mitsubishi ve Volvo işbirliğine giderek aynı platforma sahip Carisma ve S40 modellerinin Hollanda'da da üretimine başladılar. Renault, değişen tasarım felsefesine yansıtan en yeni modeli olan Megane'ı tanıtarak, emektar 19 Serisi'nin emekliye çıkarttı. Peugeot, 405 modelinin yerini alan 406 ile orta sınıfın en zarif modellerinden birine imza atarken, Ford ve Volkswagen arasındaki işbirliğinden Galaxy ve Sharan isimli MPV ikizleri doğdu.



Alfa Romeo GTV ve üstü açık kardeşi Spider, İtalyan estetiğinin en karakteristik örnekleri arasında yer alarak yollara çıktı.



Gümrük Birliği Anlaşması'yla Avrupa Birliği ülkeleri arasındaki ticaret gelişti.



W210 kodlu Mercedes E Serisi, yuvarlak farları ve donanım özellikleriyle selefi W124'ten kesin bir biçimde ayrılıyordu.



Fiat Brava ve Bravo, tasarımları ve 5 silindirli motorlarıyla akıllarda yer edindi.



Nasuh Mahruki, Everest Dağı'nın zirvesine çıkan ilk Türk oldu.



Suzuki Vitara X-90, iki kişilik, tavanı sökülebilir bir SUV olarak bugün bile aykırı bir fikir.



E39 kodlu BMW 5 Serisi, bir ilk olan alüminyum yürüyen aksamıyla çok yüksek bir sürüş kalitesi sunabiliyordu.

1996



V6 motorlu Opel Vectra testi ön plana çıkarken, otomatik şanzımanlar özel olarak işlenmiş.

Efes Pilsen, Koraç Kupası'nı kazanarak, bir Avrupa kupası kazanan ilk Türk spor kulübü oldu. A Milli Futbol Takımı, ilk kez katıldığı Avrupa Futbol Şampiyonası'ndan puansız dönerken, Alpay Özalan Fair-Play Ödülü'nün sahibi oldu. Sayısal Loto başladı. İngiltere'de patlak veren ve sığır etinden bulaşan "Deli Dana" hastalığı kısa sürede dünya genelinde büyük bir panik yarattı. Taliban, Afganistan'da yönetimi ele geçirdi. Susurluk'ta meydana gelen trafik kazası sonucunda mafya-derin devlet ilişkileri ortaya çıktı. Yunanistan'la Kardak Krizi patlak verdi. Audi'nin kompakt modeli A3 ilk kez tanıtılırken, BMW roadster modeli Z3 ile modern bir klasiğe imza atmıştı. Hafif ticari araçların ailelerin de kullanımına uygun hale geldiği ilk modern örnekler olan Citroen Berlingo ve ikizi Peugeot Partner tanıtılırken, sonrasında pek çok marka bu yola saptı. Ferrari 550 Maranello 492 HP ile markanın yeni top modeli olurken, Porsche de sadece 911'den oluşan ürün gamını nispeten ulaşılabilir bir model olan roadster Boxster ile genişletti. Fiat'ın dünya otomobili olarak tanıttığı ve ilerleyen süreçte Türkiye'de de üretilecek olan Palio ve Siena modelleri Brezilya ve Arjantin'de üretilmeye başlandı. Ford'un radikal tasarımlı minik modeli Ka, 12 yıl boyunca üretilecek olan birinci nesliyle tanıtıldı. Honda'nın 1973 yılında birinci nesliyle yollara çıkan kompakt temsilcisi Civic, altıncı nesliyle tanıtılırken, araç 160 HP gücündeki 1.6 lt'lik atmosferik motoruyla litre başına güçte dünya rekoru kırdı. Mercedes-Benz, CLK ile orta sınıf coupe rekabetine dahil olurken, katlanır metal tavanlı SLK devrim niteliğindeydi.



BMW'den sonra Audi de kompakt sınıfa giriş yaptı. Golf IV platformunun kullanıldığı A3 ilk olarak 3 kapılı gövdesiyle yollara çıktı.



Ford'un New Edge adını verdiği yeni tasarım felsefesi ilk kez Ka'da kullanıldı.



Honda Civic Sedan, Türkiye'de üretilmeye başladı.





B5 kodlu VW Passat, özellikle kabin ve sürüş kalitesi konularında sınıfının referans modeli oldu.



Efes Pilsen, Koraç Kupası'nı kazanarak kulüpler bazındaki en büyük başarıya imza attı.



Galler Prensesi Diana, Paris'te geçirdiği trafik kazasında hayatını kaybetti.

1997



Bu sayının kapağında 4 tekerlekten çekişli arazi araçları ön planda.

Galler Prensesi Leydi Diana geçirdiği trafik kazasında hayatını kaybetti. İngiltere yönetimindeki Hong Kong, Çin'e devredildi. 261 milyar dolarlık bir değere ulaşan Microsoft, dünyanın en değerli şirketi haline geldi. Kuş gribi Uzak Doğu'da görüldü. ThrustSSC ulaştığı 1228 km/s'lik maksimum hızla karada ses bariyerini aşan ilk araç olurken, aynı zamanda hız rekorunu kırıyordu. Steve Jobs bu yıl içinde Apple'a geri döndü. IBM'in Deep Blue adlı bilgisayarı dönemin bir numaralı satranç oyuncusu Garry Kasparov'u yendi. Alfa Romeo, 156 ile coupe görünümlü bir sedan otomobile imza atarken, araç genç klasikler arasındaki yerini aldı. Kompakt SUV pazarına dahil olan Land Rover Freelander ile premium markaların da önü açıldı. Mercedes-Benz, A Serisi ile o güne kadar alışkın olunmayan bir tarzı ortaya koyarken, ilk modellerin kritik yol tutuş özellikleri ESP'nin standart olarak sunulmasıyla bertaraf edilmişti. 1997 yılında vizyona giren Jurassic Park 2 filminde sahne alarak, henüz satışa sunulmadan büyük bir tanınırlığa ulaşan Mercedes-Benz M Serisi, Alman lüks SUV'ların ilk örnekleri arasında yer aldı. Renault, Citroen ve Peugeot'nun kompakt hafif ticari araçlarına Kangoo ile cevap verdi. 4 tekerlekten çekişli ve boxer motorlu modelleriyle tanınan Subaru, ilk SUV modeli olan Forester'ı tanıttı. Bugün neredeyse her markanın bir çeşidine sahip olduğu hibrit araçların geniş kitlelere hitap eden ilk seri üretim örneği olarak kabul edilen Toyota Prius, Japonya'da satışa sunuldu. Kompakt sınıfın sembollerinden Volkswagen Golf dördüncü nesliyle üretilmeye başlarken, araç özellikle iç mekan kalitesiyle sınıfa yeni standartlar getirdi.


Walter de Silva'nın tasarım harikası Alfa Romeo 156, sportif sürüş özellikleriyle de büyük beğeni topladı.


Land Rover Freelander, eğim iniş yardımcısıyla teknolojik anlamda da bir ilk sunuyordu.


ThrustSSC, toplamda 111.525 HP güç üreten iki Rolls-Royce Turbofan motoruyla karada ses b
aşan ilk araç olmayı başardı. Ortalama yakıt tüketimi yaklaşık 5500 lt/100 km.



Nispeten geleneksel karoserin altında dünyanın ilk seri hibrit teknolojisi yatıyordu. İlk Toyota Prius'un ortalama yakıt tüketimi 5,1 lt/100 km olarak açıklanıyordu.

Mercedes A Serisi markanın ilk önden çekişli modeli olurken ESP'nin yaygınlaşmasında pay sahibi oldu.



Koyun Dolly, klonlanan ilk canlı olarak tarihe geçti.


İlk Renault Kangoo, Türkiye'de Renault 12 SW müşterilerini de yeni kitleleri de kendine çekti.



Efsane bilgisayar oyunu Grand Theft Auto'nun (GTA) ilk sürümü çıktı.

1998



2005 yılına kadar yollara çıkacak olan modeller kapağın ana unsuru.

Amerika Birleşik Devletleri Başkanı Bill Clinton'ın asistanı Monica Lewinsky ile yaşadığı ilişki ortaya çıktı. Orta Amerika'yı vuran Mitch kasırgası 10 binden fazla insanın ölümüne neden oldu. Dünyanın en uzun asma köprüsü olan Akashi-Kaikyo köprüsü Japonya'da hizmete girdi. Google internet arama motoru olarak kuruldu. FIFA Dünya Kupası'nda Brezilya'yı yenen Fransa şampiyon oldu. Adana, Ceyhan'da meydana gelen depremde 100'ü aşkın vatandaş hayatını kaybetti. Audi, kompakt A3 platformunda ürettiği TT ile kült bir modele imza attı. BMW'nin orta sınıf temsilcisi 3 Serisi yeni nesliyle yollara çıkarken, Daewoo Matiz, temel ulaşım ihtiyaçlarını karşılamak üzere düşük satış fiyatıyla üretilen modeller arasına katılmıştı. Geride bıraktığımız yüzyılın en aykırı modelleri arasında yer alan Fiat Multipla, üç kişinin yan yana oturduğu ön koltukları ve tasarımıyla akıllarda yer edinirken, defalarca gelmiş geçmiş en çirkin otomobillerden biri olarak seçildi. Escort adını emekliye ayıran Ford, kompakt sınıftaki mücadelesini sürdüreceği yeni modeli Focus'u tanıttı. Araç sportif sürüş özellikleriyle sınıfında çıta yüksekliğini belirliyordu. Mercedes-Benz amiral gemisi S Serisi'ni ve aracın coupe versiyonu olan CL Serisi'ni yeni nesilleriyle tanıtırken, her iki araçta da dönemin lüks ve teknoloji sınırları belirleniyordu. Maserati'nin bumerang stoplu coupe'si 3200 GT yollara çıkarken, aracın stopları ilerleyen süreçte güvenlik nedeniyle değiştirilecekti.



996 kodlu Porsche 911, serinin su soğutmalı motor kullanılan ilk nesliyken, konfor ve güvenlik özelliklerinde çok ciddi gelişmeler olmuştu.



Minik VW Lupo, 3L TDI versiyonunda sadece 2,99 lt/100 km motorinle yetiniyordu.



1991 metrelik açıklığıyla dünyanın en uzun asma köprüsü olan Akashi-Kaikyo Körpüsü, Japonya'da hizmete açıldı.



Murat Günak tarafından tasarlanan Peugeot 206, Fransız markaya büyük başarı kazandırdı.



Ford Escort'un yerini alan Focus, çok kollu arka aksıyla sürüş dinamiklerinde yeni standartlar belirledi.



İlk smart'ın uzunluğu sadece 2,5 metreydi ve bu sayede yola dik park etmek mümkün olabiliyordu.

1999



Türkiye'de Mayıs ayında satışa sunulacak modeller ve dört test birden.

Microsoft'un patronu Bill Gates'in şahsi serveti 100 milyar doları geçti. İnternetten müzik paylaşımında devrim yaratan Napster isimli program tanıtıldı. Avrupa Birliği resmi para birimi olarak Euro'yu kabul etti. 2000 yılının gelmesiyle birlikte dünya üzerinde bilgisayar sistemlerinin çökeceği paranoyası ortaya çıktı. Barbie bebekleri 40 yaşına bastı. İsveçli Volvo, Ford tarafından satın alındı. Barış Manço öldü. 17 Ağustos Marmara ve 12 Kasım Düzce depremlerinde resmi kayıtlara göre 20.000 civarında insanımız hayatını kaybederken, milyonlarca insan depremlerden etkilendi. Audi, alüminyum karoserli A2 ile küçük sınıfta zamanın ilerisinde bir modele imza attı. BMW'nin X modellerinin ilki olan X5 tanıtıldı. Citroen, farklı tasarımlı Xsara Picasso ile kompakt MPV trendine ayak uydurdu. Ferrari F355'in yerini alan 360 Modena yola çıktı. Honda, HR-V ile bugünün şehirli crossoverlarının ilk örneklerinden birine imza attı. Markanın ilk seri üretim hibrit modeli 2 kişilik Insight satışa sunuldu. 240 HP gücünde 2.0 lt'lik atmosferik motora sahip roadster Honda S2000 yollara çıkarken, araç modifiye sahnesinde çok tutuldu. Fransızların MPV hamlesine kayıtsız kalmayan Opel, Zafira ile sınıfının en çok tutulacak modellerinden birini tanıtırken, aracın koltuk yapısı çok pratikti. Pagani ilk otomobili olan Zonda C12'yi tanıttı. Toyota küçük sınıfta Starlet yerine Yaris ile başarı aramaya başlarken, Yaris tasarımı ve hareketli arka koltuklarıyla farklıydı. Renault Clio Symbol Türkiye'de üretilmeye başlandı. Tofaş da Fiat Palio ve Siena'nın üretimine start verdi.



Honda S2000'in 2,0 lt 240 HP'lik motoru litre başına güç üretiminde rekoru uzun yıllar elinde tuttu. Devir göstergesinde kırmızı bölge 9000'deydi.



Audi allroad quattro, yükseklik ayarlı havalı süspansiyon sayesinde 20,5 cm'ye varan zemin yüksekliği sunabiliyordu.



Renault Clio'nun sedan versiyonu Symbol takısını alarak Bursa'da üretilmeye başladı. 510 litrelik bagaj hacmiyle dikkat çekti.



Pagani'nin ilk otomobili Zonda C12, 394 HP gücündeki 6,0 lt'lik Mercedes V12'si ile üretildi.



Selefiyle karşılaştırıldığında, yeni Mercedes CL Serisi zarif bir otomobil haline geldi.



Skoda Fabia'nın 131 HP'lik 1,9 lt dizel motorlu bir performans versiyonu da üretilmişti.

2000



BMW'nin ilk SUV'u X5, bu sayede hem testte hem de Mercedes'teki rakibi M Serisi'nin karşısında.

Galatasaray Futbol Takımı, UEFA Kupası'nı ve Süper Kupa'yı kazanarak bu başarıyı elde eden ilk Türk futbol kulübü oldu. Dünyanın en büyük yolcu uçağı olacak olan Airbus A380'in temelleri, A3XX adlı proje ile atıldı. Firestone lastikleriyle donatılan Ford Explorer, Mercury Mountaineer ve Mazda Navajos'lar takla atma riski taşıdıkları için tarihin en büyük geri çağırma operasyonuna tabi tutuldular ve oluşan kazalardan Firestone lastikleri sorumlu tutuldu. İlk kez 1959 yılında üretilen Mini'nin üretimi sona erdi. Pontiac Aztek gelmiş geçmiş en kötü tasarımlı otomobillerden biri olarak Amerika'da yollarla buluştu İnternet Mahir olarak tanınan Mahir Çağrı dünyanın en ünlü isimlerinden biri oldu. Abdi İpekçi'nin katili Mehmet Ali Ağca İtalya'dan Türkiye'ye iade edildi. Kemal Sunal hayatını kaybetti. Çernobil Nükleer Santrali tamamen devre dışı bırakıldı. Kompakt sınıfın en güzellerinden biri olan Alfa Romeo 147 ve James Bond'un otomobili olan BMW Z8 tanıtıldı. Toyota Corolla yeni nesliyle tanıtılırken, Volvo'nun orta sınıftaki temsilcisi S60, sportif ve modern tasarımıyla yollara çıktı. Fiat'ın lokomotif modellerinden biri haline gelecek olan ve Türkiye'de üretilen hafif ticari Doblo dünyaya merhaba dedi.



Mini'nin üretimi sona ererken, BMW Grubu markayı MINI olarak premium bir konumlandırmayla yeniden pazara sundu.



Lotus Elise altyapılı, ortadan motorlu Opel Speedster, markanın tarihine en sıra dışı modellerden biri olarak geçti.



Son dönemde Breaking Bad dizisiyle hatırlansa da, çirkin Pontiac Aztek aslında hiç unutulmadı.



Fiat Doblo'nun üretimi Türkiye'de başladı.



Ford Mondeo, güvenli sürüş özellikleri ve geniş iç mekanıyla dikkat çekti.



Galatasaray Futbol Takımı, UEFA Kupası'ndan sonra Süper Kupa'nın da sahibi oldu.

2001

OTO HABER

Ford Thunderbird geri döndü



Geleceğin süper yıldızları



Volvo ACC konsepti, müstakbel XC90'ı simgeliyordu.

El Kaide Terör Örgütü'nün 11 Eylül tarihinde gerçekleştirdiği eşzamanlı uçaklı saldırıların sonucunda New York'taki ikiz kulelerde ve Washigton Pentagon'da toplamda 3 bine yakın insan hayatını kaybetti. Amerika Birleşik Devletleri bu olay sonrasında terörizme savaş ilan etti. İlk iPod Apple tarafından tanıtılırken, Windows XP işletim sistemi de mesaisine başladı. BMW'nin amiral gemisi 7 Serisi, dördüncü nesliyle tanıtılırken, Chris Bangle imzalı araç hem tasarımı hem de iDrive kontrol sistemiyle çok eleştirildi. Chrysler'ın retro MPV'si PT Cruiser yollara çıktı. Honda'nın MPV karakterli küçük sınıf modeli Jazz tanıtılırken, ilk hibrit Civic de bu yıl yollara çıktı. Jaguar X-Type ile orta sınıfa doğru ilk adımını attı. Mercedes-Benz'in lüks roadsterı SL, yuvarlak farlı yeni nesliyle tanıtıldı. Peugeot 307 yüksek tavanıyla kompakt sınıfta yeni ufuklar açtı. Avantime ile coupe ve MPV melezi bir modele imza atan Renault, üst orta sınıfta da Vel Satis ile farklı bir tarzı hayata geçirdi. İki tekerlekli elektrikli taşıt Segway PT, mobilitede devrim yaratacağı iddiasıyla tanıtıldı. Skoda, uzatılmış Passat platformuna sahip amiral gemisi Superb'i tanıttı. Kompakt modellere bir rakip olabilecek olgunluk sunan dördüncü nesil Volkswagen Polo yollara çıktı.



Renault Clio V6 24V, tıpkı atası Renault 5 Turbo gibi ortadan motorluydu. 226 HP gücündeki 3,0 lt'lik atmosferik V6, iki kişilik küçük roketi 235 km/s'ye ulaştırıyordu.



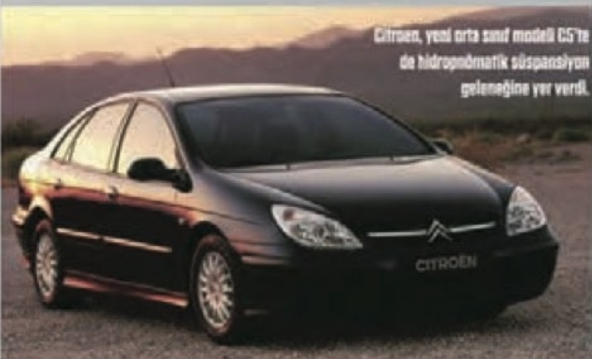
Tarihin en büyük terör olaylarından biri olan 11 Eylül saldırılarının politik etkileri hala sürüyor.



Ford Mondeo platformunun kullanıldığı X-Type, Jaguar'ın ilk orta sınıf modeli oldu ve ilk etapta sadece 4 tekerlekten çekişle yollara çıktı.



Selefinin köşeli hatlarını terk eden Jeep Cherokee, anavatanı Amerika'da Liberty adıyla satılmaya başladı.



Citroen, yeni orta sınıf modeli C5'te de hidropnömatik süspansiyon geleneğine yer verdi.



Mercedes SL Serisi'nde katlanır metal tavana geçiş yapıldı.



İstanbul'un ikinci uluslararası havalimanı olan Sabiha Gökçen Havalimanı, Kurtköy'de hizmete açıldı.

2002


OTO HABER

2 rakip model casus avında yakalandı!

MOTOSİKLET KATALOĞU 2002

Makyajlı Alfa 156 Haziran'da Türkiye'de

Kış bitip bahar yaklaşırken, otohaber'de motosiklet kataloğu vardı.

Euro, Avrupa Birliği ülkelerinde resmi para birimi olarak kullanılmaya başlandı. Türkiye, Dünya Futbol Şampiyonası'nda tarihinin en iyi derecesi olan üçüncülüğü elde etti. Sel baskınları Orta ve Doğu Avrupa'da çok büyük maddi kayıplara ve onlarca insanın ölümüne sebep oldu. Tofaş tarafından üretilen ve "Kuş Serisi" olarak bilinen model ailesinin Türkiye'deki üretimi sona erdi. BMW'nin roadster temsilcisi Z3'ün yeni nesli Z4 tanıtıldı. Citroen'in yüksek tavanlı küçüğü C3 yollara çıkarken, Chevrolet, Daewoo'dan devşirme Aveo'yla küçük sınıfa adım attı. Katlanır metal tavanlı minimalist roadster Daihatsu Copen kült modeller arasındaki yerini aldı. Ferrari'nin kurucusu Enzo adına sadece 400 adet ürettiği süpersporcu tanıtıldı. Ford'un giderek popüler hale gelen hafif ticari araç sınıfındaki en yeni temsilcisi olan ve sadece Türkiye'de üretilen Transit Connect yollara merhaba dedi. Kia, Sorento ile uzun süre Türkiye'de en çok satılan SUV olacak olan Sorento'yu tanıtırken, Hyundai de Getz ile küçük sınıfa dönemi için modern bir giriş yaptı. Lamborghini Diablo'nun yerini alan V12 motorlu süpersporcu Murcielago tanıtılırken, Porsche radikal bir kararla tarihindeki ilk SUV olan Cayenne'i üretmeye başladı. Opel MPV kavramını küçük sınıfla buluşturan Meriva'yı tanıttı. Volkswagen, kelime anlamı olan "halk otomobili"nden giderek uzaklaşmaya başladığı lüks modelleri Phaeton ve Touareg'le adeta tasdik etti.


Volvo XC90, markanın ilk SUV'u olarak tarihe geçerken, güvenlik yine ön plandaydı. İç mekanda 5 ve 7 kişilik oturma düzeni mevcuttu.


Türkiye A Milli Futbol Takımı, dünya kupasında üçüncü olarak tarihinin en büyük başarısını elde etti.


Fiat Albea, Siena'nın yerini alırken, yüzü makyajlı Palio ile aynıydı.



BMW Z3'ün halefi Z4'te klasik zarafet yerine modern bir tasarım denemesi vardı.


Yeni Range Rover'da monokok bir karoser ve bağımsız akslar kullanıldı.


Volkswagen'in ilk SUV'u olan Touareg'de 5, 6, 8, 10 ve hatta 12 silindirli motorlar vardı. Touareg, Porsche Cayenne ile teknoloji ikiziydi ve aynı bantta üretiliyordu.


Kia Sorento, dünya çapında büyük bir satış başarısı yakaladı ve markanın imajını yükseltti.

2003



Sportifliği farklı şekilde yorumlayan üç model karşı karşıya gelirken, tuning eki verilmiş...

Tarih tekerrürden ibarettir dedirtecek olan ikinci Irak işgali ABD ve İngiltere'nin önderliğinde başladı. Saddam Hüseyin ele geçirildi. İstanbul'da aşırı dinci teröristlerin gerçekleştirdiği bombalı saldırılarda onlarca insan hayatını kaybetti. Eurovision şarkı yarışmasında Türkiye ilk birinciliğini Sertab Erener'in Everyway That I Can isimli parçası ile kazandı. BMW'deki radikal değişimin yeni halkaları olan 5 Serisi, 6 Serisi ve kompakt SUV X3 tanıtıldı. Volkswagen Grubu'nun bir markası haline gelen İngiliz Bentley, uzun bir aradan sonra geliştirdiği ilk modern modeli olan Continental GT'yi tanıttı. Mercedes-Benz SLK ile aynı platformu paylaşan aykırı tasarımlı sporcu Chrysler Crossfire yollara çıkarken, Fransızlar Citroen C2 ile yine kült olmaya aday bir modele imza atıyorlardı. 100'üncü yılını kutlayan Ford, altmışlı yıllardaki efsane sporcusu GT40'ın anısına aracın halefi olan GT'yi tanıtırken, araçların üretimi ve teslimi 2004'te gerçekleşti. SUV sınıfına sportif tasarımını getiren ilk model olarak kabul edebileceğimiz Infiniti FX Serisi tanıtıldı. Lamborghini Gallardo ile birlikte uzun zamandan beri ilk kez aynı anda programında iki model birden bulundurmaya başladı. Mercedes-Benz, hissesine sahip olduğu McLaren ile birlikte SLR'ı üreterek yeni binyılın ilk rüya otomobillerinden birine imza attı. Rolls-Royce, BMW çatısı altına girdikten sonraki ilk modeli olan Phantom'u tanıtırken, ters arka kapılı araç lükste son noktaydı. Toyota Prius ikinci nesliyle yollara çıkarken, araç bu nesliyle özellikle Amerika pazarında büyük başarıya imza attı.



Chevrolet SSR, V8 motorlu, katlanır metal tavanlı iki kişilik bir pikap-roadster olarak tarihe geçti. Mantıksız olabilir ama kesinlikle kült.



Irak'taki Saddam Hüseyin rejimi resmen yıkıldı.



BMW X3, sert yürüyen aksamıyla eleştirilse de, sürüş özellikleri bir SUV için çok dinamikti.



Mercedes SLR McLaren, İngiltere'de üretilen gerçek bir rüya otomobiliydi.



Beşinci Volkswagen Golf neslinde sürüş dinamizmi ön planda tutulmuştu.



Rolls-Royce, BMW çatısı altına girdikten sonra Phantom adını diriltti. Arka kapılar geri doğru açılıyor.

2004


OTO HABER

Yenilik

Sürüş İzlenimi

Dosya: Türkiye'deki tüm cabrio'lar

3 Test

Havalar ısınırken, Türkiye'de satılan cabriolar özel bir dosyayla otohaber'de.

Kısa bir süre sonra fenomene dönüşecek olan sosyal internet platformu Facebook kuruldu. İstanbul boğazının iki yakasını denizin altından bağlayacak olan Marmaray inşaatı başladı. Hint Okyanusu'nda gerçekleşen ve ağırlıklı olarak Endonezya'yı vuran depremde 200.000'den fazla insan öldü. Çeçen militanların Kuzey Osetya, Beslan'daki bir okulda 1000'den fazla kişiyi rehine aldıkları olaya müdahale eden Rus Özel Birlikleri'nin bu müdahalesi sonrasında 380'den fazla insan hayatını kaybetti. BMW'deki değişimin en yeni halkası olan 1 Serisi markanın ilk 5 kapılı kompakt hatchback modeli olarak yollara çıkarken, arkadan itiş geleneğini sürdürmesiyle sınıfında fark yarattı. Citroen kompakt sınıfta Xsara'nın yerini alan C4 ile yeniden geçmişinden gelen yaratıcı tasarımlara dönüş yaparken, Renault çatısı altına giren Dacia, Logan ile yeniden yapılanmasını başlattı. Ferrari 612 Scaglietti, 4 kişilik yeni Ferrari olurken, 360'ın yerini de F430 aldı. Ford Focus daha geleneksel hatlara bürünen ikinci nesliyle yollara çıktı. Spor otomobil tarihinin ikon modellerinden Ford Mustang, beşinci neslinde baştan aşağı değişerek atası birinci nesilden izler sunan retro bir tarza kavuştu. İtalyanlar Maserati Quattroporte ile lüks sınıfta performanslı ve zarif bir sedana imza attı. Porsche'nin 997 kodlu yeni nesil 911'i tanıtılırken, ortadan yerleşimli bir V10'un görev yaptığı Carrera GT ile yarının koleksiyon otomobillerinden birini ortaya çıkardı .



Citroen'deki yeni dönemi en iyi yansıtan modellerden biri olan C4, tasarımı dışında robotlu reklamıyla da ses getirmişti.



Ford, yeni Mustang için retro tasarımı ön planda tutarken, V6 ve V8 motorlar kullanıldı.



İnsanlığın adeta yaşama biçimini değiştiren Facebook, "the facebook" olarak kuruldu.



Ortadan V8 motorlu Carrera GT, Porsche'nin en özel modelleri arasındaki yerini aldı.



Renault ile geliştirilen Logan, Dacia'nın ilk modern donanımlı otomobili oldu.



Volvo S40, premium olması bir yana, Ford Focus ve Mazda3 ile aynı altyapıyı kullandı.

2005



Ferrari F430 Spider'ın yanı sıra Nissan'ın drift ustası 350Z ve ateşli kompaktlar ön planda.

Video paylaşım sitesi Youtube kuruldu. Türk para birimi YTL tedavüle alınarak paralardan 6 sıfır atıldı. Şampiyonlar Ligi finali Liverpool ve AC Milan takımları arasında İstanbul'da oynandı. Uzun yıllardır beklenen Formula 1, İstanbul'da. Pakistan'daki depremde 40.000'den fazla kişi öldü. Airbus A380 ilk uçuşunu gerçekleştirdi. MG Rover Grubu iflas ederek Çinlilerin eline geçti. Alfa Romeo 156'nın yerini alan 159 yollara çıktı. Lüks sedan sınıfı Bentley Continental Flying Spur ile tanıştı. BMW, E90 kodlu yeni nesil 3 Serisi'ni tanıtırken, aracın özellikle arka tasarımı oldukça eleştirilmişti. Audi'nin büyük SUV'u Q7 de bu yılın önemli yenilikleri arasında yer aldı. Volkswagen tarafından yeniden canlandırılan Bugatti markası, Veyron EB 16.4 ile gelmiş geçmiş en aykırı otomobillerden birine imza attı. 1001 HP gücündeki araç 408 km/s maksimum hıza ulaşıyordu. Amerikan spor otomobil tarihini başlatan modellerden Corvette, C6 kodlu yeni nesliyle yollara çıkarken, araç dünya genelinde çok başarılı olan performans/fiyat oranıyla büyük yankı yarattı. Citroen, Peugeot ve Toyota'nın üçüz minik sınıf otomobilleri C1, 107 ve Aygo tanıtıldı. Dodge'un kamyonvari bir yüze sahip olan SUV'u Nitro yollara çıkarken, Ferrari Enzo'dan türetilen FXX 800 HP gücündeydi. 2000'li yıllara pek de parlak bir başlangıç yapamayan Fiat, küçük sınıfta Grande Punto ile gerçek bir başarı modeline imza atarken, araç yüzünden dolayı bebek Maserati olarak adlandırılıyordu. Mercedes-Benz'in amiral gemisi S Serisi, W221 kodlu yeni nesliyle tanıtıldı.



Mercedes B Serisi, ilk premium kompakt MPV olarak küçük ailelerin ve kadınların favorisi oldu.



Beşiktaş, kalecisiz kaldığı ve tarihe geçen derbide Kadıköy'de Fenerbahçe'yi 10 kişiyle 4-3 yendi.



Peugeot'nun minik otomobili 1007'de sürgülü kapılar kullanıldı.



Volkswagen Passat, orta üst sınıfa bile meydan okuyan donanım ve sürüş özelliklerine kavuştu.



Alfa Romeo 159, selefi 156'nın güzellik mirasının hakkını veren bir tasarıma sahipti.



E90 kodlu BMW 3 Serisi'nde M3 ilk kez V8 motorla yollara çıktı.

2006



Otomobillerin değer kaybıyla ilgili yapılan özel haber çok ilgi çekmişti.

Almanya'da gerçekleştirilen Dünya Futbol Şampiyonası'nda mutlu sona finalde Fransa'yı yenen İtalya ulaştı. Irak'ın devrik diktatör lideri Saddam Hüseyin insanlığa karşı suç işlediği gerekçesiyle idam edildi. Youtube, Google tarafından satın alındı. Orhan Pamuk, Nobel Edebiyat Ödülü aldı. Türkiye Cumhuriyeti eski başbakanlarından Bülent Ecevit hayatını kaybetti. Audi'nin ilk süpersporcusu olan R8, Lamborghini Gallardo platformunda üretilmeye başlandı. Kompakt SUV ikizler Chevrolet Captiva ve Opel Antara tanıtılırken, Captiva ikizine göre daha başarılı satış adetlerine ulaştı. Citroen'in kompakt MPV'si C4 Picasso yollara çıkarken, marka C6 ile uzun zamandır uzak kaldığı orta üst sınıfa geri döndü. Kübik tasarımlı Daihatsu Materia yolları şenlendirmeye başladı. Ferrari'nin V12 motorlu yeni amiral gemisi 599 GTB Fiorano tanıtıldı. Ford S-Max orta sınıf MPV'lere sportif bir yorum getirirken, Jeep de Patriot ve Compass modelleriyle kompakt SUV sınıfına adım atıyordu. Mercedes-Benz'in lüks MPV'si R yollarla buluşurken, M Serisi'nin uzatılmış versiyonu olan ve 7 kişilik bir iç mekan sunan GL de yine bu yılın yenilikleri arasındaydı. Kompakt sınıfta hem prestij anlamında hem de fiziksel anlamda yükselmek isteyenler için tanıtılan Nissan Qashqai, telaffuzu zor adına karşın başarıya ulaşmakta zorlanmayacaktı. Peugeot'nun küçük sınıftaki yeni numarası 207 tanıtıldı. Volkswagen Eos ile katlanır metal tavanlı cabrio modasına ayak uydururken, Volvo C30 kompakt sınıfa radikal tasarımla merhaba diyordu.



Dodge Nitro, geriye kalan özellikleri vasat olsa da, heybetli tasarımıyla kısa sürede SUV pazarında büyük bir patlama gerçekleştirdi.



Skoda Roomster, fonksiyonel araçlarında iyi görünebileceğini gösteren mantıklı bir örnek oldu.



Citroen C6, markanın geçmişindeki yenilikçi büyük otomobillerin mirasını 21'inci yüzyıla taşıdı.



Mercedes R Serisi, yenilikçi ancak çok da başarılı olamayan bir fikir olarak anılıyor.



Ferrari P4/5, Amerikalı milyarder James Glickenhaus için üretilen bir "tek örnek".



VW Eos, katlanır metal tavan modasına 5 parçalı karmaşık tavanıyla ayak uydurdu.

2007



Yeni model yılında satışa sunulacak yenilikler kapağın ana konusuydu.

Gazeteci Hırant Dink uğradığı silahlı saldırı sonucu hayatını kaybetti. Abdullah Gül, Türkiye Cumhuriyeti'nin 11'inci cumhurbaşkanı oldu. Apple'ın fenomen haline gelecek olan akıllı telefonu iPhone tanıtıldı. Geçmişinde önemli yarış başarıları olan Alfa Romeo, 8C Competizione ile tasarım ve performans odaklı bir sporcuyu tanıtırken, Audi de A5 ile orta sınıf coupe rekabetine dahil oldu. Ekonomik satış fiyatıyla dikkat çeken Dacia Sandero'nun üretimi başladı. Türk otomobil endüstrisinin en önemli projelerinden biri olan Minicargo kapsamında, üçüz hafif ticariler Fiat Fiorino, Citroen Nemo ve Peugeot Bipper, dünyada sadece Bursa'da Tofaş tesislerinde üretilmeye başlandı. Retro tasarımıyla dikkat çeken minik Fiat 500 bir kalp hırsızı olarak yollara çıkarken, Fiat'ın dünya otomobili olan Linea da yine sadece Bursa'da üretilmeye başlandı. Toyota Corolla Hatchback'in yerini alan Auris tanıtılırken, araç aynı zamanda Türkiye'de de üretilmeye başlandı. Kompakt SUV pastasından büyük bir dilim almak isteyen Volkswagen, bu amaçla Tiguan'ı satışa sundu. Hyundai'nin Avrupa pazarında güçlenmesinde önemli rol oynayan i10 ve i30 modelleri 2007'nin önemli yenilikleri arasında yer alırken, i30'un ikizi Kia cee'd de aynı dönemde tanıtıldı. Nissan, GT-R ile potansiyelini iyi gizleyen, bir süpersporcu avcısına imza atarken, Peugeot'nun yeni kompakt sınıf temsilcisi 308 de rekabete hazırdı. Rolls-Royce Phantom'un üstsüz versiyonu olan Phantom Drophead Coupe, cabrio kavramına farklı anlamlar yüklerken, yüzde 100 elektrikli Tesla Roadster özellikle Amerika'da kısa sürede trend belirleyici bir model haline geldi.



Volkswagen Tiguan, Golf altyapısını kullanan kompakt bir SUV olarak dikkat çekerken, geniş iç mekan ve başarılı sürüş özellikleri sunuyordu.



Dünya lansmanı Türkiye'de gerçekleştirilen Bursalı Fiat Linea, küçük ve kompakt sınıf arasında kalanlara bitap etti.



Mini Clubman, daha büyük bir Mini isteyenlere aykırı kapılı bir alternatif oldu.



Minicargo Projesi kapsamında Fiat, Peugeot ve Citroen'nin küçük ticarileri Tofaş fabrikasında üretildi.



Hyundai i30, Koreli markanın kalite kırılmasını yaşadığı model oldu.



Audi A5, Walter de Silva imzalı klasik hatlarıyla zarif ve sportif bir otomobil olarak kayda geçti.

2008



Audi ve BMW'nin gelecek savaşında henüz tanıtılmamış otomobillere ışık tutuluyor.

Türkiye A Milli Futbol Takımı, Avrupa Futbol Şampiyonası'nda üçüncü oldu. 31'inci Olimpiyat Oyunları, Pekin'de yapıldı. Barack Hüseyin Obama, Amerika Birleşik Devletleri'nin 44'üncü başkanı oldu. Küresel ekonomik kriz her sektörü derinden etkilerken, Amerikalı General Motors ve Chrysler otomotiv alanında en sert darbeyi alanlar arasındaydı. Kosova bağımsızlığını ilan etti. Myanmar'da gerçekleşen Nargis Kasırgası'nda 120.000'den fazla insan hayatını kaybetti. Türkiye'de kamuya açık kapalı alanlarda sigara içme yasağı uygulanmaya başladı. Alfa Romeo, MiTo ile küçük sınıfa giriş yaparken, Audi de Q5 ile orta sınıf SUV'lar arasındaki rekabete dahil oldu. BMW'nin amiral gemisi 7 Serisi yenilenirken, Alman üretici X6 ile SUV sınıfında alışılmışın dışında coupe tarzı bir modele imza attı. Chevrolet'nin yeni kompakt modeli Cruze kariyerine başlarken, araç bir dünya modeli olarak tasarlandı. Katlanır metal tavanlı ilk Ferrari modeli olan California tanıtıldı. Dinamik tasarımıyla yepyeni bir tarza bürünen yeni Ford Fiesta sahneye çıkarken, markanın kompakt SUV'u Kuga da bu yılın yenilikleri arasında yer aldı. Koreli Hyundai'nin küçük sınıftaki yeni modeli i20 tanıtılırken, araç ilerleyen süreçte yerli olarak da üretilecekti. Ağırbaşlı tasarımlarıyla tanıdığımız Jaguar, yeni üst orta sınıf modeli XF ile değişimi başlattı. Mercedes-Benz en küçük SUV'u GLK'nın üretimi başladı. Orta sınıfta 1988 yılından beri Vectra ile mücadele eden Opel, bu ismi emekliye çıkartıp sportif tasarımlı Insignia'nın mesaisini başlattı. Tata Nano, mikro boyutları ve 3 bin doların altında kalan başlangıç fiyatıyla konuşuldu.



Dünyanın en ucuz otomobili olarak tanıtılan Tata Nano'dan büyük bir başarı beklenmiş olsa da, otomobil beklentilerin altında kaldı.



Vectra'nın yerini alan Opel Insignia'da gelişmiş far sistemi dikkat çekti.



Alfa Romeo'nun tarz sahibi küçüğü Mito'da 8C Competizione'den izler sunan karoserin altında Fiat Grande Punto yatıyor.



BMW X6, SUV ve coupe tarzlarını bir arada sunan bir başarı modeli oldu.



Standart bir Passat'ı fazla sıradan bulanlar için geliştirilen CC versiyonunda tasarım ön planda tutuldu.



Amerika'da patlak veren ekonomik kriz, kısa sürede küresel bir hal aldı.





KİŞİSELLEŞTİRMEDE YAMAHA BUNKER CUSTOMS İŞBİRLİĞİ

Bunker Customs'ın idealist kurucularından Can ve Mert Uzer kardeşler ile motosikletin heyecanlı dünyasına doğru yolculuğa çıktık! Yamaha ile gerçekleşen işbirliklerini, ülkemizdeki motosiklet kişiselleştirme felsefesini ve bu işe olan heyecanlarını Seyrantepe'deki atölyelerinde konuştuk.

Custom motosikletlerle ne kadar süredir ilgilisiniz? Bunker Custom nasıl doğdu?
15-16 yaşımızdan beri ikimizde de bir merak olarak başlayıp zaman içinde bir saplantıya dönüştü. Klasik, ailemiz tamamen karşıydı motosiklet almamıza. Belki de saplantı haline dönüşmesine neden olan faktörlerden biri de buydu. Hatta Can, üniversite sınavına ilk girişinde istediği bölümü kazanırsa karşılığında motosiklet almayı kabul bile ettirmişti. Ama esasen motosiklete binmenin başka hiçbir araçta yakalayamayacağınız bir duygusu var, bu sanırım bizim ve diğer tüm motosiklet kullananların bu işe başlamasına neden olan esas faktör. 18 yaşımıza girdiğimiz zaman ilk işimiz motosiklet ehliyeti almak oldu. 2003'te ilk düşük cc'li motosikletlerimizi aldık. Sonrasında aile evinden çıktığımızda Can 1961 model bir Triumph aldı, o motosiklet evin salonuna girdi ve adam etmeye başladık. Ben de bir 1983 model bir BMW R65 aldım ve ona giriştik. Gündüz işimizi yapıp akşamları bu motosikletlerle ilgileniyorduk. Tabi ki ev bu işe yetmemeye başladı. Ardından bu işi Can'ın o sıralarda depo olarak kullandığı mekana taşıdık. Burada geçirdiğimiz birkaç senenin ardından bu işi daha iyi yapabilmek için aldığımız ekipmanlar bu mekana da sığmamaya başladı ve kendimizi şu anki atölyemizde bulduk. 3,5 senedir Seyrantepe'deki Bunker Custom atölyesindeyiz.



Yamaha ile nasıl bir araya geldiniz?
Geçtiğimiz birkaç senede dünyada Yamaha Yard Build çatısı altında yapılan her motosikleti çok yakından izliyorduk. Shun Miyazawa'nın liderliğinde yapılan projeleri heyecanla takip ediyorduk. Faster Sons projesinde idollerimizden biri olan Shinya Kimura'yla bile çalıştılar. XSR700 ve 900'ün haberi, Yamaha'nın bu kültür konusundaki açık görüşlülüğü ve cesareti markaya olan saygımızı daha da arttırmıştı. Ardından Yamaha'nın bizimle Yard Build için temasa geçmesi bizi gerçekten çok gururlandırdı ve heyecanlandırdı.

Gelecekte yeni projeleriniz olacak mı?
Evet sırada bekleyen yeni, konsept tasarımına anlaştığımız özel müşteri projelerimiz var. Özel projelerin haricinde yine önümüzdeki yaza girmeden bitirmeyi planladığımız yeni bir Yamaha projemiz olacak. Bu kez XSR700'ün bir büyük kardeşi XSR900 ile bir proje yapıcaz.

Türkiye'de custom motosiklet konseptine ilgi ne düzeyde?
İlgi aslında çok ve giderek artıyor ama Türkiye'de bu tutkuyu gerçeğe dönüştürmek aslında epey güç. Temelde custom meselesi çok kişisel birşey ve bu işe girişmek isteyen kişilerde gördüğümüz en önemli şey kendi ellerini de kirletmek istemeleri. Ve doğası gereği bu konseptin temelinde garaj kültürü yatıyor. Türkiye'deki yaşam standartları bir garaj sahibi olmaya imkan vermiyor ama bu işin imkansız olduğu anlamına gelmiyor. Biz bu işe evin salonununa motosikleti sokarak başladık. Yani özetle bu tutkuyu gerçeğe dönüştürmek için zaman ve emek harcamak için ne kadar kararlı olduğunuza bakıyor. Biz çevremizde kendi limitli koşullarında bu şıçramayı yapmış birçok insan tanıyoruz. Biz de o yollardan geçtiğimiz için empati kuruyoruz ve bu bireysel girişimleri destekliyoruz.

En çok ne tür kişiselleştirmeler tercih ediliyor?
Uygulama safhası düşünüldüğünde, bayağı yorucu bir süreç olduğunu tahmin ediyoruz. Sizi şimdiye kadar heyecanlandıran en özel iş ne oldu da sonuç karşısında yorgunluğunuzu bir anda unuttunuz?

En çok ne tür kişiselleştirmeler tercih ediliyor?
Şu sıralar en çok retro tarzında kişiselleştirmeler tercih ediliyor. Ama motosikletiyle daha özgür hissedip, istediğinde arazi şartlarına da uyum sağlayacak motosikletler yaptırmak isteyen çok sayıda müşterimiz var.

www.yamaha-motor.com.tr , www.bunkercustomcycles.com

Advertorial



2009



Otomobillerdeki ÖTV indirimiyle ilgili fırsatlar kapakta vurgulanıyor.

UEFA Kupası Finali, İstanbul Şükrü Saraçoğlu Stadı'nda oynandı. İstanbul ve Trakya'da etkili olan yoğun sel sonucu 31 kişi hayatını kaybetti. Pop müzik efsanesi Michael Jackson hayatını kaybetti. NASA, Ay'da su bulunduğunu açıkladı. Türkiye Münevver Karabulut cinayetiyle sarsıldı. Yeni Türk Lirası olarak değiştirilen para birimimiz yeniden Türk Lirası oldu. Ford Transit Connect'le birlikte ilk defa Türkiye üretimi bir araç ABD'ye ihraç edilmeye başlandı. BMW, üst orta sınıfta 5 GT ile farklı sınıfları bir araya getirirken, yeni 5 Serisi de daha geleneksel bir tasarımla yollara çıktı. Mercedes-Benz'in sembol modellerinden E Serisi, W212 kodlu yeni nesliyle tanıtılırken, araç klasik olmaya aday bir tasarıma sahipti. Peugeot, kompakt sınıfta ilk crossover ve MPV modelleri olan 3008 ve 5008'i tanıttı. Porsche'nin ilk 4 kapılı modeli olan Panamera tanıtılırken, araç lüks sedan sınıfına yeni sürüş dinamikleri kazandırdı. Renault Megane Sedan'ın yerini alan Fluence tanıtılırken, araç Bursa'da da üretildi. Citroen, DS3 ile premium aromalı DS Serisi modellerinin ilkine imza attı. Chevrolet Camaro, 2002'de ara verilen üretimi sonrası retro çizgiler sunan yeni nesliyle tanıtıldı. Ferrari F430'un yerini alan 458 Italia tanıtıldı. Honda, Insight ile Toyota Prius'a göre daha kolay ulaşılır bir hibrit üretti. Skoda'nın ilk SUV'u olan kompakt Yeti tanıtılırken, araç sınıfının en mantıklı modelleri arasında yer alıyor. Toyota Prius'un üçüncü nesli gün yüzüne çıkarken, Corolla Verso'nun yerini alan Verso tanıtılarak sadece Adapazarı'nda üretilmeye başlandı.



Tasarım DNA'sını ilk neslin oluşturduğu Chevrolet Camaro, Transformers filmindeki Bumblebee karakterine de hayat verdi.



Aston Martin One-77, vergiler hariç 1.150.000 Sterlin satış fiyatı ve 77 adetlik üretimiyle şimdiden ulaşılmaz bir klasik.



Peugeot RCZ, markanın hem ilk kompakt coupesi hem de adında rakam olmayan ilk modeli oldu.



Jaguar XJ, modelin 1968'de ortaya çıkan ana hatlarıyla vedalaşma anlamı taşıdı.



E Serisi Coupe'nin altında aslında C Serisi platformuna yer verilirken AMG versiyonu üretilmedi.



Megane Sedan'ın yerini alan Renault Fluence, kısa sürede filoların gözdesi oldu.

2010



Paris Otomobil Fuarı'nın önemli yenilikleri kapağın ana konusu. Bolca teste de yer verilmiş.

Gazze'ye insani yardım götüren barış gönüllülerinin içinde olduğu Mavi Marmara feribotuna çıkan İsrail komandoları 9 Türk vatandaşını katletti. Haiti'de meydana gelen depremde resmi kayıtlara göre en az 230.000 insan hayatını kaybetti. Şili'yi vuran 8.8 şiddetindeki deprem en büyük depremlerden biri olarak kayıtlara geçerken, yaklaşık 700 can kaybına sebep oldu. Apple iPad'i tanıttı. Türkiye'de gerçekleştirilen Dünya Basketbol Şampiyonası'nda milli takımımız ikinci oldu. Bursaspor Türkiye Süper Ligi'ni ilk kez şampiyon olarak bitirdi. İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti seçildi ve bu kapsamda yıl boyunca şehirde yüzlerce kültür-sanat organizasyonları düzenlendi. Metin Şentürk, Dünya Engelliler Hız Rekorunu kırdı. Volkswagen'in ilk orta boy pikap modeli olan Amarok yüzünü gösterirken, Alfa Romeo'nun yeni kompakt modeli Giulietta tanıtıldı. Audi, A1 ile küçük sınıfa dönerken, A7 Sportback son yılların en farklı tasarımlarından biri olarak kabul edildi. BMW yeni 6 Serisi'ni ilk olarak cabrio haliyle tanıttı. Elektrikli Chevrolet Volt, menzil arttırıcı benzinli motoruyla yeni dönemin ilk örneklerinden biri olarak yollara çıktı. Dacia Duster, satışa sunulduğu tüm pazarlarda başarılı oldu. Honda CR-Z, hibrit motor yapısı ve aykırı tasarımıyla çevreciliği sportiflikle birleştiren ilk ulaşılabilir model oldu. Mercedes-Benz, martı kanat 300 SL'in halefini yaklaşık 50 yıl sonra SLS AMG olarak yollara çıkardı. Peugeot 508, markanın yeni tasarım felsefesini yansıtan ilk model olarak yollara çıktı. Renault-Nissan ittifakının elektrikli meyveleri Leaf ve Fluence Z.E. de öne çıkan yenilikleri arasındaydı.



Dacia Duster, SUV hayali olan tüketicilere kelepir bir alternatif olurken, asfalt dışında bir hayli yetenekli bir model olarak dikkat çekiyor.



Bursaspor, Türkiye 1. Futbol Ligi'nde şampiyon olarak dört büyüklerin hegemonyasına son verdi.



Audi A7 Sportback kimilerince kambur sırtıyla uyumsuz görünmekle eleştirilse de özgün olduğu bir gerçek.



Nissan Juke, konsept haline sadık tasarımıyla yolların en cesur modelleri arasına girdi.



Alfa Romeo Giulietta, sadece tasarımıyla değil aynı zamanda sportif sürüş özellikleriyle de beğeni toplamayı başarıyor.



Porsche Cayenne, ikinci neslinde şarj edilebilir hibrit versiyonuyla da üretiliyor.



Eyjafjallajökull Yanardağı'nın faaliyete geçmesi uçuşları olumsuz etkiledi.

2011



Opel'in eski güzel günlere hasretini bitirecek gelecek planları ön planda.

Galatasaray Futbol Takımı'nın yeni stadı Türk Telekom Arena hizmete girdi. Eski başbakanlardan Necmettin Erbakan vefat etti. İbrahim Tatlıses uğradığı silahlı saldırı sonucu ağır yaralandı. Terör örgütü El Kaide'nin lideri Usame Bin Ladin öldürüldü. Libya'nın diktatör lideri Muammer Kaddafi devrildi ve linç edilerek öldürüldü. Van'da meydana gelen depremde yüzlerce insanımız hayatını kaybetti. Japonya'yı vuran deprem ve tsunami binlerce insanın hayatına mal olurken, nükleer enerji santralinde radyoaktif sızıntı oluştu. Norveç'te bombalı ve silahlı katliam sonucunda çoğunluğu lise öğrencisi onlarca insan hayatını kaybetti. Audi'nin en küçük SUV'u Q3 tanıtıldı. BMW yeni 1 ve 3 serilerini gün yüzüne çıkardı. Ferrari 4 kişilik yeni coupesini tanıtırken, FF 4 tekerlekten çekişli olmasıyla marka için bir ilkti. Hyundai, yeni i30 ile VW CEO'su Martin Winterkorn'u bile etkilerken aykırı kapılarıyla Veloster yollara çıktı. 700 HP'lik Lamborghini Aventador, Murcielago'nun yerini aldı. Pagani Zonda emekliye ayrılırken, yerini kanat kapılı Huayra aldı. Yeni nesil Porsche 911 artan lüksü ve boyutlarıyla dikkat çekti. Volkswagen Grubu, Seat Mii, Skoda Citigo ve Volkswagen Up! ile yeni nesil minik otomobilleri tanıttı. Henrik Fisker'in menzil artırıcılı elektrikli sedanı Karma satışa sunuldu.



Mercedes'in F125 konsepti markanın 125'inci kuruluş yıldönümü şerefine Frankfurt Otomobil Fuarı'nda tanıtıldı.



Japonya'daki deprem, tsunamiye ve nükleer santralde hasara yol açtı. Japon otomotiv sektörü olumsuz etkilendi.



Mini Coupe ve Roadster, hatchback ve cabrio versiyonların başarısının çok gerisinde kaldı.



Audi Q3, dinamik sürüş özellikleriyle fark yaratırken, kabin genişliği kısıtlıydı.



İkinci modern Beetle'da daha fazla coupe hissi veren bir tavan kullanıldı.



Toyota IQ'yu Cygnet olarak satan Aston Martin'in amacı filo emisyonunu düşürmekti.

2012



New York Otomobil Fuarı'nda Avrupa ve Türkiye pazarını da ilgilendiren önemli modeller vardı.

Suriye'deki iç savaş sonucu ilk mülteciler Türkiye'ye giriş yaparken Akdeniz üzerinde Suriye karasularının 1 mil açığında radar test uçuşu yapan F-4 Phantom II Türk savaş uçağı Suriye tarafından düşürüldü. Uçağın pilotları Gökhan Ertan ve Hasan Hüseyin Aksoy şehit oldu. Zorunlu eğitimi 8'den 12 yıla çıkartan kanun teklifi kabul edildi. Avrupa Futbol Şampiyonası'nda kupanın sahibi İtalya'yı yenen İspanya oldu. Koreli şarkıcı PSY'ın Gangnam Style şarkısının klibi, Youtube'da 1 milyar izlenme barajını aşan ilk video oldu. Fiat retro miniği 500'ün büyük versiyonu olarak küçük sınıf bir MPV olan 500L'yi tanıtırken Ford da yine aynı sınıfta B sütunsuz B-Max ile sıra dışı bir alternatife imza attı. McLaren, hibrit hiperspor otomobili P1'i Paris Otomobil Fuarı'nda tanıtırken 917 HP gücündeki P1'in 0-100 km/s süresi 2,8 saniye olarak açıklanıyordu. Opel, kurucusu Adam Opel'e olan saygısını minik sınıftaki tarz otomobili Adam ile gösterirken Range Rover yeni neslinde bir SUV için ilk sayılan alüminyum monokok karoser sayesinde selefine göre 420 kg'a varan miktarda hafifledi. Elektrikli otomobillerde öncü rolüne soyunan Renault, ZOE ve Twizy ile iki farklı elektrikli şehir otomobili sundu. Subaru ve Toyota'nın boxer motorlu arkadan itişli coupe ikizleri BRZ ve GT 86 sahneye çıkarken, Volkswagen de yedinci nesil Golf'ü tanıttı. Volvo, V40 ile yaya havayastığına sahip ilk otomobili üretti. Tesla Model S, 5 metrelik lüks bir elektrikli otomobil olarak yeni bir dönemi başlattı.


Türkiye'de ilk etapta motosiklet ehliyetiyle kullanılabilen Renault Twizy'yi artık B sınıfı ehliyetle kullanmak mümkün.



Subaru ve Toyota işbirliğinin en keyifli meyveleri olan coupe ikizler BRZ ve GT86 tanıtıldı.


Range Rover tüm ihtişamını korusa da alüminyum sayesinde selefinden neredeyse yarım ton daha hafif.


Tesla Model S, dünyanın ilk yüzde 100 elektrikli lüks sedanı olarak kabul ediliyor.


Fiat'ın 500'ü bir aileye dönüştürme hamlesinin ikinci adımı MPV versiyon 500L.


Citroen C-Elysee ve Peugeot 301, makul satış fiyatlarının da etkisiyle Türkiye'de kısa sürede kabul görmeyi başardı.



Gangnam Style kısa sürede bir pop kültür ikonu oldu ve tüketildi.

2013


otohaber

SEAT LEON GOLF'Ü YER Mİ?

BMW'NİN NEFES KESEN İKİ MODELİ M6 GRAN COUPE VE Z4 sDrive35is

MERCEDES A 250 SPORT

5 TEST

Boynuz kulağı geçti mi? VW ve Seat karşılaştırmasının ana fikri buydu.

Rusya'da Ural Bölgesi'ne düşen bir göktaşı 1500 civarında insanın yaralanmasına neden oldu. Avrupa Nükleer Araştırma Merkezi (CERN) Higgs Bozonu'nun varlığından emin olduğunu açıkladı. Güneş enerjisiyle çalışan Solar Impulse adlı uçak ilk deneme uçuşunu başarıyla tamamladı. Mısır'da cumhurbaşkanı Muhammed Mursi askeri darbeyle görevinden alındı ve tutuklandı. İstanbul boğazına yapılacak üçüncü köprünün (Yavuz Sultan Selim Köprüsü) temeli atıldı. İstanbul'un iki yakasını Marmara Denizi'nin altından birleştiren Marmaray Projesi'nin ilk etabı tamamlandı. Alfa Romeo, ortadan motorlu karbonfiber coupesi 4C'nin üretimine start verirken, BMW i3 elektrikli mobiliteye farklı bir yorum kattı. Yedinci nesil Corvette adına Stingray takısını aldı. Ferrari LaFerrari ve Porsche 918 Spyder, hibrit teknolojisini hiperspor sınıfına taşıdı. Mercedes, ilk önden çekişli sedan otomobilini kompakt sınıfta CLA ile üretirken markanın amiral gemisi S Serisi de yeni nesliyle tanıtıldı. Maserati, Ghibli adını 15 yıllık bir aradan sonra yeniden kullanırken, model marka tarihinin dizel motorlu ilk otomobili oldu. Dünyanın en çok satılan otomobili unvanının sahibi Toyota Corolla yeni nesliyle tanıtılırken bu nesille birlikte Corolla yeniden Türkiye'de üretilmeye başladı. 50'nci yaşını kutlayan Lamborghini, bunun şerefine Aventador altyapısını kullanan Veneno'yu üretti.



Mercedes CLA, tüm kullanışlılık handikaplarına karşın dünya genelinde büyük bir ilgi gördü ve markanın müşteri kitlesinin gençleşmesine yardımcı oldu.



Bu kez coupe yerine sedan olarak karşımıza çıkan Maserati Ghibli, markanın ilk dizel modeli oldu.



Porsche 918 Spyder, 887 HP sistem gücüne sahip ve sadece elektrik enerjisiyle 19 km sürüş menzili sunabiliyor.



BMW i3, motorundan şasisine, iç mekanından tasarımına kadar gerçek bir fütürist.



Toyota Corolla yeni nesliyle birlikte yeniden Türkiye'de üretilmeye başladı.



Jaguar F-Type, şimdiden adını gelmiş geçmiş en güzeller arasına yazdırdı.

2014



otohaber, haftalık yerine aylık periyotta yayınlanmaya başladı.

İstanbul'a yapılacak olan üçüncü havalimanının temeli atıldı. Soma'daki bir maden ocağında çıkan yangın sonrasında göçük altında kalan 301 madenci hayatını kaybetti. 12 Eylül Davası'nda haklarında darbe suçlamasıyla dava açılan Kenan Evren ve Tahsin Şahinkaya müebbet cezasına çarptırıldı. Recep Tayyip Erdoğan, Türkiye'nin halkın seçtiği ilk cumhurbaşkanı oldu. Beşiktaş'a oyuncu ve başkan olarak büyük hizmetler veren Süleyman Seba 88 yaşında vefat etti. Opel'in Bochum'daki otomobil fabrikası 52 yıllık hizmet sonrasında kapatıldı. BMW, 2 Serisi Active Tourer ile tarihindeki ilk önden çekişli otomobilini ve MPV'sini üretmiş oldu. Fiat, 500 Serisi'ni bir cross-over ile genişletirken Ford yeni Mondeo'da arka koltuk emniyet kemerlerinde havayastıklarına yer verdi. Lamborghini, Gallardo'yu emekliye çıkartırken boşluğunu yine atmosferik V10 motorlu Huracan ile doldurdu. AMG modellerini artık Mercedes-AMG markası altında sunacak olan Mercedes bu felsefenin ilk ürünü olarak GT'yi tanıttı. Cayenne'in elde ettiği büyük başarılardan sonra Porsche bir alt sınıfta Macan ile ikinci SUV'unu tanıtmış oldu. Volvo tarihinin en uzun soluklu modellerinden XC90, birinci neslin 12 yıllık üretim süresinden sonra ikinci nesliyle tanıtıldı.


Yeni smart nesliyle birlikte dört kişilik forfour tekrar karşımıza çıkarken, otomobil Renault Twingo ile ikiz.


Soma'daki trajedi yurt genelinde büyük bir acı yaşattı.


Ford Mondeo, gelişmiş güvenlik donanımlarıyla sınıfının en iddialı modelleri arasında yer alıyor.


Mercedes-AMG markasının ilk modeli olan GT, yenilikçi V8 motoruyla dikkat çekiyor.


Porsche Macan, 2,0 lt'lik sıralı 4 silindirli benzinli motoruyla marka için alışılmadık bir model.


BMW'nin ilk önden çekişli modeli olan 2 Active Tourer, geniş ve kullanışlı kabini kadar atak sürüş özellikleriyle de dikkat çekiyor.

2015



2015'in Nisan sayısında spor otomobillerin geleceğine ışık tutuldu.

Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin kurulmasında önemli bir yeri olan Çanakkale Deniz Zaferi'nin 100'üncü yılı kutlandı. Eczacıbaşı Bayan Voleybol Takımı Avrupa Bayanlar Voleybol Şampiyonlar Ligi final maçında İtalya temsilcisi Volley Busto'yı 3-0 mağlup ederek ilk kez kupanın sahibi oldu. Orta Doğu Teknik Üniversitesi Güneş Enerjisi Araştırma Merkezi ve MAN ortaklığında yerli imkânlarla geliştirilen "Türkiye'nin ilk güneş paneli destekli otobüsü" düzenlenen törenle tanıtıldı. Galatasaray, 2014-15 sezonunda tarihindeki 20. Süper Lig şampiyonluğunu kazandı. Bentley ilk SUV modeli olan Bentayga ile lüksü araziye de taşırken, BMW'nin amiral gemisi 7 Serisi tanıtılan altıncı neslinde karbonfiber destekli şasisi ve uzaktan kumandalı park gibi özellikleriyle fark yarattı. Alfa Romeo, Giulia ile birlikte hem arkadan itişe hem de orta sınıfa döndü. Fiat Egea tanıtıldı ve Türkiye'nin yerli üretim otomobilleri arasındaki yerini aldı. Birinci nesliyle adını efsaneler arasına yazdıran Honda NSX'in merakla beklenen ikinci nesli üç elektrikli motorlu bir hibrit süperspor olarak tanıtıldı. Jaguar da ilk SUV'u F-Pace ile premium rekabetine dahil oldu. Mercedes yeni model kodlamasına geçerek otomobillerini ait oldukları sınıfla ilişkilendirdi: GLC, SLC ve GLS gibi. Opel'in kompakt sınıftaki önemli ismi Astra yeni nesliyle tanıtılırken sınıfı için bir ilk olan matriks LED farlarıyla fark yarattı. Renault liftback Laguna'yı emekliye çıkartıp yerine geleneksel sedan karoserli Talisman'ı çıkarttı. Tesla, Roadster ve Model S'ten sonraki üçüncü modeli olan crossover Model X'i tanıttı.



Fiat Egea, sedan karoserle tanıtıldı ancak artık hatchback ve station wagon gövde tipleriyle bir aile haline geldi.



Tesla Model X'in martı kanatlı arka kapıları hem çok özgün hem de iniş-binişi kolaylaştırıyor.



BMW 7 Serisi, üretimindeki karbonfiber parçalar ve uzaktan kumandalı park etme gibi özellikleriyle yeni bir dönemi simgeliyor.



Renault Laguna'nın yerini alan Talisman'da aktif yönlendirilen arka tekerlekler var.



Honda NSX efsanesi yeni sürümünde artık üç elektrikli motorlu bir hibrit.



Opel Astra, donanım özellikleriyle kompakt sınıfa yeni standartlar getirdi.

2016



Maserati'nin sürüş eğitimi Master Maserati'ye katıldık ve izlenimlerimizi yazdık.

Endonezya, Sumatra adasının 500 mil açıklarında Hint Okyanusu'nun 15 mil derinliğinde 7,8 büyüklüğünde deprem meydana geldi. ABD Başkanı Barack Obama 88 yıl sonra Küba'yı ziyaret eden ilk ABD Başkanı oldu. İngiliz The Independent gazetesi son kez kağıda baskı olarak yayınlandı. 2016 Avrupa Futbol Şampiyonası Fransa'da yapıldı. Şampiyon Portekiz oldu. Birleşik Krallık'ta yapılan referandumdan Birleşik Krallık'ın Avrupa Birliği üyeliğinden ayrılması sonucu çıktı. İstanbul Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminali'nde üç ayrı canlı bomba saldırısı gerçekleşti. Saldırıda çoğu Türk vatandaşı 44 kişi hayatını kaybetti. 15 Temmuz'da Türkiye'de askeri darbe girişimi yaşandı ama halk sokaklara dökülüp darbecilerin hain emellerine ulaşmasını engelledi. Bugatti Veyron'un yerini 1500 HP'lik Chiron aldı. Maserati Levante ile Seat da Ateca ile ilk SUV modellerini üretti. SUV dalgasına kapılan markalardan biri olan Skoda ise portföyüne ikinci SUV'u Kodiaq ile ekledi. Toyota C-HR bantlardan inerken, araç Türkiye'de üretilen ilk hibrit otomobil ve ilk crossover unvanlarının sahibi oldu. Fiat, 124 Spider adını Mazda MX-5 ikizi roadsterıyla diriltti. Mercedes E Serisi ve Volvo S90 gelişmiş güvenlik donanımlarıyla dikkat çekti. Porsche Panamera, yeni neslinde selefinin sıkça eleştirilen kambur sırt tasarımından kurtulurken, dokunmatik yüzeyli orta konsol ve büyük ekranlı göstergeler de otomobildeki yenilikler arasında yer alıyor. Audi, Q2 ile birlikte artık daha ulaşılabilir bir crossover sunarken, Seat da Ateca ile bu sınıfa iddialı bir giriş yaptı.



Maserati'nin ilk SUV'u olan Levante'de Ghibli'nin altyapısına yer veriliyor.



Toyota C-HR tüm dünya için Sakarya'daki Toyota Fabrikası'nda üretiliyor.



15 Temmuz darbe girişimi halkın yoğun çabası ve özverisiyle püskürtüldü.



Bugatti Chiron 1500 HP'lik yeni hiperspor olarak yollara çıktı.



Fiat 124 Spider, turbo motoruyla Japon ikizi Mazda MX-5'ten ayrılıyor.



Volvo S90, karakteristik tasarım ve gelişmiş güvenlik gibi İsveç geleneklerini yansıtıyor.

KENDİ YOLUNDA

Volvo S90 ile yeni bir başlangıç yaptı. Güçlü dizel motoruyla ithal edilen otomobilin şaşırtacak özellikleri olup olmadığını öğreneceğiz.

Geçtiğimiz aylarda Volvo S90'ın Türkiye'deki basın toplantısında, Volvo'nun yeni stratejisini de öğrendik. Yıllarca, Audi, BMW ve Mercedes peşinde koşan Volvo artık kendi yolunda ilerleme kararı almıştı. Rakiplerinin yeniliklerine rest çekmek yerine kendini aşıp daha iyisini ortaya çıkartmayı hedefliyor. XC90 ve S90 modelleriyle bu stratejisinin ilgi çeken yeniliklerini ortaya çıkardı. XC90'da etkileyici bir sonuç ortaya koyan Volvo'nun aynı başarıyı gösterip göstermeyeceği testmiz sonunda ortaya çıkacak.

S90'nın tasarımı Volvo'nun yeni nesil anlayışının bir ürünü. Gösterişli bir ön panjur, küçük farlar, düz ve uzun motor kaputuyla etkileyici bir duruşu var. Direksiyon başında otururken, uzun motor kaputunu görmek hem park sırasında hem de sürüşte daha fazla güven hissi yaşatıyor. Ancak S90'ın motor kaptunun uzunluğu normal kavramının biraz üstünde. Dolayısıyla şehiriçinde, manevralar-



Far ve stoplarda kullanılan LED aydınlatmalar özellikle yağmurlu ve puslu havalarda görünürlüğü arttırıyor.



Dik tasarlanan ön konsolda sürücü aradığına ulaşmak için zaman kaybetmiyor. 9 inçlik dokunmatik ekrandan birçok araç ayarı yönetilebiliyor. Ses sistemi çok etkileyici. Malzeme ve işçiliğin kalite seviyesi yüksek.





Volvo'nun yeni platformu SPA yani ölçeklenebilir ürün mimarisinin son ürünü S90 oldu.



Arka koltuklarda kaliteli malzemelerle şekillenen yaşam alanı geniş.

da sıkıntı yaşanabiliyor.

Profilde de düz ve sade çizgiler kullanılmış. Sportif bir etki yerine düz tavan ve omuz çizgileriyle şık ve fonksiyonel bir tasarım tercih edilmiş. Tavan çizgisinin aşırı eğimli olmaması arka baş mesafesini olumlu yönde etkilerken, omuz çizgisinin de düz çizgide olması öndeki gibi geniş cam yüzeylerin sunulmasına imkan sağlamış.

Otomobilin içine geçtiğimizde geniş ve ferah yaşam alanı sunulduğu fark ediliyor. Omuz çizgisi yüksek olmasa da arka koltuklardaki alçak oturma alanı yolcuların omuzlarının cam hizasında kalmasını mümkün kılmış. Koltukların konforu gayet iyi. İç mekandaki malzeme ve işçilik kalitesi XC90'da karşılaştığımız gibi çok iyi seviyede. Tablet

Otonom sürüş konusunda öncü bir otomobil olan S90'da direksiyon asistanı otomobili şerit çizgileri arasında tutmaya yarıyor. Otomobilin radarları öndeki araçla güvenli mesafeyi korumak için çalışıyor. Üstelik Polestar opsiyonuyla biraz daha fazla güç ve performans da elde edilebiliyor.

tarzı, dikine yerleştirilen büyük multimedya ekranı kokpitte düğme karmaşasının önüne geçilmesini sağlıyor. Bowers & Wilkins imzalı, 19 hoparlörlü, kaliteli ve güçlü ses sistemi otomobilin değerini arttırıyor.

Vites konsolunda kibar bir vites topuzu ve arkasında silindir şeklinde sürüş modu kumandası yer alıyor. Buradaki sağa/sola hareket ettirilen start/stop düğmesi sıra dışı tasarıma sahip.

Üç kollu direksiyon simidi üstündeki kontrol düğmeleri de ergonomi ve estetik öncelikle tasarlanmış. Direksiyon arkasından çok rahat takip edilen dijital gösterge grubunda görmek istediğiniz navigasyon ya da hız verileri öncelikli ise kişiselleştirilebiliyor.

S90'ın kabin içerisinde konfor odaklı bir yapı kurulmuş. Sürüş dinamiklerinde de bu yapı destekleniyor. Konfor odaklı yumuşak direksiyon sistemi ve benzer yumuşaklıkta süspansiyon sistemi kullanılmış. Yumuşak süspansiyon sistemi konfor öncelikli olsa da ağırlık transferlerinde karoser salınımını kontrol altında tutabiliyor. Direksiyon geri bildirimlerde biraz gecikebiliyor. Ancak yönlendirme netliği yeterli.

S90'ın motor kaputu altında sınıfının en güçlü 2,0 litrelik turbo dizellerinden biri var. 235 HP'lik turbo dizel motor, opsiyonel olarak sunulan Polestar paketiyle 5 HP daha güçlenerek karşımıza çıkıyor. 1750 d/d ile 2250 d/d arasında ulaşılan 480 Nm'lik maksimum tork ise Polestar ile 500 Nm olarak açıklanıyor. Kısa devir aralığındaki yüksek tork üretimi akıcı bir hızlanma için yeterli zemini sağlıyor.

Üreticiye göre 7,0 saniye olan 0-100 km/s



3.900 TL farkla alınan Polestar yazılımıyla 5 HP güç ve 20 Nm tork kazanılıyor.



Yükleme bölümüne elektrikli bagaj kapağından ulaşılıyor.

değerine yakın olan 7,3 saniyelik 0-100 km/s test verisi elde edebildik. Otomobil gücü yere aktarırken fazla kayıp yaşamadığını hissettiriyor. Gücü dört tekerleğe ileten 8 ileri vitesli otomatik şanzıman da yeteri kadar hızlı çalışıyor. Vites geçişlerinde konfor öncelikli olduğunu hissettirirken zaman zaman vites geçişlerinde gecikmelere rastlanabiliyor. Hızlandığı kadar da iyi durabilen otomobilin 35 metrelik test sonucu çok etkileyici.

Otomatik park yardımcısı, trafik işaretlerini tanıma sistemi, kör nokta uyarısı, çarpışma uyarısı ve önleyici fren desteği, şerit takip asistanı ve yorgunluk uyarısı gibi gelişmiş güvenlik sistemlerinin en başarılı çalıştığı otomobillerden biri S90. Onunla öndeki araç arasındaki mesafeyi koruyan hız sabitleme sistemini ayarladığınızda neredeyse hiçbir zaman, gaza ve frene dokunmadan varacağınız yere ulaşabiliyorsunuz.

Sonuç olarak S90, Volvo imzalı en kaliteli ve en yüksek donanımlı otomobillerden biri. Volvo'nun neler sunabildiğini gösterdiği bir vitrin. Rakipleri arasındaki, Audi A6 2.0 TDI 190 HP quatro'nun başlangıcı 299.285 TL. 218 HP'lik BMW 525d xDrive 346.000 TL'den satılıyor. Sadece arkadan itişle satılan Jaguar XF 2.0 d 180 HP, 316.767 TL fiyata sahip. Arkadan itişli Mercedes E 220d 194 HP 324.526 TL'den satılıyor. 322.030 TL'den satılan 4 tekerlekten çekişli Volvo S90 2.0 235 HP rakiplerine göre en güçlü 2,0 litrelik dizeli, ortalama bir başlangıç fiyatla sunuyor. S90'nın işi hiç kolay değil. Ama buna karşın bir o kadar da hazırlıklı.

Yazı: Koray Kodal
Fotoğraflar: Ersan Sezer

TEKNİK VERİLER

Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, enlemesine
Yakıt	Dizel
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1969 cc
Maksimum güç	173 kW/235 HP 4000 d/d
Maksimum tork	480 Nm 1750-2250 d/d
0-100 km/s hızlanma	7,0 sn
Maksimum hız	240 km/s
Şanzıman	8 ileri otomatik
Aktarma	4x4
Boş ağırlık	1892 kg
Bagaj hacmi	500 lt
Yürüyen aksam	
Süspansiyon sistemi	Ön ve arkada bağımsız süspansiyon istemi, helezon yaylar. ön ve arkada viraj denge çubukları.
Dönüş çapı	11,4 metre
Fren ön/arka	Hava kanllı disk
Test aracı lastik ölçüsü	255/35 R20
Lastik	Pirelli P Zero

Donanım

ABS, EBA, ön, yan, perde ve sürücü diz havayastıkları, pilot assist, park yardım pilotu, şerit takip asistanı, çarpışma önleme sistemi, elektrikli ayarlanabilir ön koltuklar, hafızalı sürücü koltuğu, dynamic şasi, sürüş modu ayarları, yağmur sensörü, 12,3 inçlik multimedya ekranı, High Performance müzik sistemi, elektrikli katlanır yan aynalar, elektirkli açılır bagaj kapağı, 17 inçlik arka fren diskleri.

Rakipler



Audi A6
A6 2.0 TDI quattro 190 HP'nin başlangıç fiyatı 299.285 TL. Daha güçsüz ama biraz daha ucuz.



BMW 5 Serisi
525d xDrive'ın 346.000 TL'lik başlangıç fiyatı S90'ın epey üstünde ve 3 ay sonra yeni nesli geliyor.

TEST VERİLERİ

Hızlanma	
0-50 km/s	2,5 sn
0-80 km/s	5,0 sn
0-100 km/s	7,3 sn
0-120 km /s	9,9 sn
0-130 km/s	11,6 sn
0- 400 m	15,1 sn
Esnekik	
60- 100 km/s (D'de)	3,9 sn
80- 120 km/s (D'de)	4,9 sn

Fren mesafesi

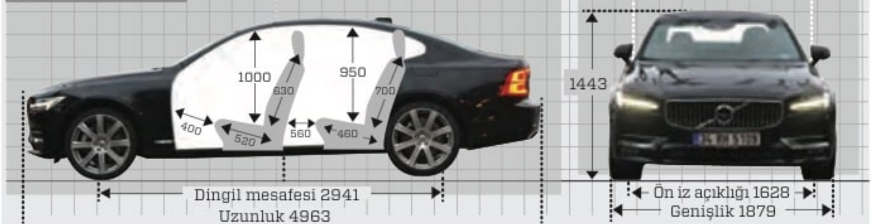
100-0 km/s soğuk **35 m**
100-0 km/s sıcak **36 m**
34 36 38 40 42 44 46 48

Gürültü	
Rölantide	46 dB(A)
50 km/s (D'de)	58 dB(A)
100 km/s (D'de)	64 dB(A)
120 km/s (D'de)	68 dB(A)
Yakıt tüketimi	
CO_2	127 g/km
Depo kapasitesi	60 lt
Menzil (test tüketimine göre)	857 km

4,3	5,7	4,8	6,8
Şehir dışı	Şehir içi	Ortalama tüketim	Test tüketimi

BAKIM	
Bakım aralıkları	15.000 km
Bakım maliyeti (1 yıl/30.000 km)	2.280 TL
Garanti (mekanik/boya/korozyon)	3/3/12
Baz fiyat	322.030 TL
Test aracı fiyatı	460.823 TL

ÖLÇÜLER



DEĞERLENDİRME ★★★★☆

KAROSER, İÇ MEKAN
✓ Malzeme ve işçilik kalitesi başarılı, geniş yaşam ve yükleme alanı sunuyor.
✗ Bagaj kapağı üstünde açma düğmesi bulunmuyor.

DONANIM VE GÜVENLİK
✓ Sürüş güvenliği sistemleri başarılı çalışıyor, konfor donanımları, fren.
✗ Kısmi otonom sürüş biraz daha iyileştirilmeli.

MOTOR, SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ
✓ Güçlü motor, hızlanma, makul tüketim, konforu destekleyen şanzıman.
✗ Direksiyon ve süspansiyonun daha sert bir ayarı olabilirdi, sportif şanzıman ihtiyacı var.

FİYAT
✓ Rakiplerine göre ortalamaları yakalayan başlangıç fiyatına sahip.
✗ Rekabeti arttırmak için daha uygun başlangıç fiyatı sağlayacak D4'ü beklemek gerekli.

İHRACATIN LOKOMOTİFİ



Montajla başlayan ve ihracata kadar uzanan otomotiv endüstrisi, Türkiye'nin kalkınmasında ipi göğüslüyor. Bir ağaç gibi yavaş ve sağlam büyüyen bu endüstrinin 25 yılda yaşadıklarını köklerine inerek incelemeye çalıştık

Otomotiv üretimi, beraberinde yan sanayiyi geliştiriyor ve lojistik, bilişim gibi çok sayıda sektörü de besliyor. Otomotiv üretiminin ve ihracatının getirilerini düşündüğümüzde bu sektör, Türkiye'nin yarınları için çok önemli. Türkiye otomobil tarihinin son 25 yılda geldiği noktayı biraz daha geri gidip başından itibaren özetlemek gerekiyor. 1966'dan itibaren ağırlıklı montaja dayalı olarek başlayan üretimde araçlar sadece iç pazara sunuyordu. Bu dönemlerde ihracat verileri yok denecek kadar azdı. 1989'un sonunda yürürlüğe giren ithalat serbestliği otomotiv pazarını hareketlendirdi. İthal otomobillerin satışları serbest kalınca yerlilerin pazar payı azaldı. Satış ibresi ithal araçları gösterirken Fiat Tempra ve Renault 21 modelleri yerli olarak üretilmeye başladı.

Yeni bir üretici olarak Opel de geldi. Opel'in İzmir Torbalı'da kurduğu üretim tesislerinde ilk yerli Vectra, Ekim 1990'da yollara çıktı. 1993'te makyajla birlikte çeşitli yenilikler sunan Vectra'nın Sun seçeneği sunroofa sahip ilk yerli otomobildi. ABS, katalizatör ve havayastı-

FORD OTOSAN



Ford Taunus GTS, zamanın en lüks ve donanımlı yerli otomobillerinden biriydi. Modelde 2,0 lt'lik benzinli motor vardı.



1998 Ford Transit



Ford Escort, Ford Otosan'ın ürettiği son binek otomobildi.

Vehbi Koç'un 1928'de Ford bayiliğini almasından 38 yıl sonra Anadol, 1966'da üretilmeye başladı. 1984'de Anadol'un üretimi bitti ve 1985'te Ford Taunus üretim bantlarından indirildi. 1990'da Taunus'a büyük bir makyaj yapıldı. GT ve GTS olarak iki farklı seçenek sunan Taunus'un dış görünümü gibi içi de yenilendi. Taunus, 1993'te bayrağı Escort'a devretti. Sedan ve hatchback seçenekleriyle satılan Escort, 1999'a kadar 59.389 adet üretildi. Ford Otosan, 1998'de Kocaeli Gölcük Fabrikası'nın temelinin atılmasının ardından Ocak 2001'de Transit, Nisan 2002'de Transit Connect'in üretimine başladı. Temmuz 2002'de ihracatına başlanılan Transit Connect, Ford Otosan'ın Kocaeli Gölcük'teki fabrikasında üretiliyordu. 2005'te 162.497 adet araç ihracat eden Otosan, 2008'de ihracat lideri oldu. Transit Connect, 2009'da Kuzey Amerika'ya ihraç edilen ilk yerli araç unvanına sahip oldu. 2009'da Tübitak Teknoloji Ödülü'nü, hibrit elektrikli araç projesiyle Ford Otosan kazandı. 2010'da 50 yaşını kutlayan Ford Otosan, 2012'de yeni Transit Custom ve Tourneo Custom'ı satışa sundu. 2013'te 1 milyonuncu Transit Connect bantlardan indi. Transit Connect'in üretimi Kocaeli'de sona erdi ve 2014'te yerini Transit Courier ile Tourneo Courier aldı. Bu model, Ford Otosan tarafından üretilip ihraç ediliyor. Ford Otosan, 2015'te 253.644 adet araç ihraç etti. 2016'da Ford yeni Ecotorq motor ve yenilenen ağır ticari araç serisini tanıttı. Ford Truck markası altında üretilen yeni Ford Cargo Avupa ülkeleriyle Rusya pazarına ihraç ediliyor.



2002'de yollara çıkan Ford Transit Connect, Türkiye'de üretilip Amerika'ya ihraç edildi.



Dünyadaki 6 milyonuncu Transit 2010'da Türkiye'de üretildi.



Transit Custom, iç pazarda ve ihracatta lokomotif bir model.


Hyundai i10


Accent ve H100, 1997'de Hyundai Assan'ın ilk ürettiği modeller.




Uluslararası bir fuarda tanıtılan ilk Türk otomobili olan Karsan Concept V1, 2010'da New York Taksi ihalesi için geliştirildi. Bu araç ihalede finale kaldı.

HYUNDAI ASSAN

Hyundai'nin 1990'da distribütörlükle başlayan Türkiye'deki öyküsü 1995'te atılan fabrika temeliyle birlikte 1997'de üretimle dönüştü. Hyundai'nin İzmit Ali Kahya Beldesi'nde kurulan üretim tesisinde Eylül 1997'de Accent ve H100 modelleri üretildi. 2001'de Starex, 2005'te Accent Era modelleri üretilmeye başladı. Ayrıca Eylül 2005'te Türkiye'de satışa sunulan Matrix, Nisan 2007'de Türkiye'de üretilip ihraç edilmeye başlandı. Hyundai'nin 500.000'inci aracı olan Accent Era 1.4 Select, Nisan 2009'da üretim bantlarından indi. Hyundai'nin 2008'te üretmeye başladığı i20 modeli, markanın ihracat rakamlarını arttırdı. Mayıs 2012'de Hyundai Assan İzmit Fabrikası'ndaki yıllık üretim kapasitesi 200.000 adede çıkarıldı. Hyundai Assan, 2013 yılı sonunda i10 modelini üretim bandına dahil etti. 2014'ün sonlarına doğru ikinci nesil i20'nin üretimine başlandı. 2016'da eklenen ikinci nesil i10 ile birlikte 203.000 adet yıllık üretim kapasitesi bulunan tesiste 1 milyonun üzerinde araç üretildi.

ğını standart olarak sunan ilk yerli modelyine Vectra oldu.

1994'te döviz fiyatlarının hızla yükselmesi sonucu yaşanan ekonomik kriz, üretimi de olumsuz etkiledi. Toyota Corolla, 1994'te yerli olarak yollara çıkarken 1996'dan itibaren yürürlüğe giren Gümrük Birliği, ithal araçların pazar payını daha da arttırdı. Yerli otomobilde yaşanan daralma, ihracatın kapılarını araladı. ilk büyük ihracatlar Fiat Tempra SW ve Renault Megane Station ile başladı. 1997'de üretimine başlanan Honda ve Hyundai modelleri pazarı daha da hareketlendirdi.

Avrupa'ya ihraç edilen Fiat Doblo, 2001 krizinde Tofaş'ın cam simidi oldu. İç pazarda otomobil satışları 2001'de yüzde 72 oranında azaldı ama ihracat arttığı için yerli üreticiler nefes aldı. 2001 krizinin etkileriyle otomotiv endüstrisi gözünü Avrupa'ya dikti. Ardından Ford Otosan ile başlayan Amerika ihracatı, Fiat Doblo ve Egea ile devam ediyor. Fiat, Renault, Toyota, Honda, Hyundai, Ford'un ihracata olan katkıları Türkiye ekonomisini destekliyor.

Yazı: Baturhan Boyacılar

TOFAŞ-FIAT


Tofaş Serçe


İkinci nesil Kuş Serisi, 1988'in sonlarına doğru yollara çıktı.

Fiat Tempra, İtalya ile aynı anda Türkiye'de de üretildi.


Tofaş Doğan 1.6 ie SLX

Bursa'da 1971'de kurulan Tofaş, ilk modeli olan 124'ün üretimini 1976'da bitirdikten sonra Mayıs 1976'da Murat 131'i üretmeye başladı. Murat 131, Kuş Serisi olarak adlandırılan Şahin, Doğan ve Kartal ile 1989'e kadar devam etti. 1988'de Kuş Serisi'nin yeni kasasının üretimine başlayan Tofaş, 1990'da Fiat Tempra'nın üretimine başladı. 1993'te 250.000 adet yıllık üretime ulaşan Tofaş, 1 milyonuncu otomobilini üretti. 1993'te Tipo ve Tempra SW'nun üretimine başlayan Fiat, 1994'te Uno'yu Bursa'daki üretim bantlarından indirdi. Tofaş, Tempra SW'u Avrupa'ya ihraç etmeye başladı. Palio, Siena ve Palio Weekend ile Uno Hobby, Türkiye'nin yeni yerli otomobilleri olarak yollara çıktılar. 2000 yılında Doblo modeliyle Tofaş ve Fiat için yeni bir dönem başlıyordu. Bu yeni dönemin başrol oyuncusu olan Doblo, Kasım 2000'de Paris ve İstanbul'daki otomobil fuarlarında tanıtıldı. Doblo, ilk yılında 100.000 adetlik üretim rakamına ulaştı. 2003 yılında Tofaş, Palio ile 2 milyonuncu otomobilini üretti. 2002'de Siena'nın yerini Albea alırken 1,3 lt'lik Multijet motor Türkiye'de üretildi ve 2004'te Doblo ile yollara çıktı. 2005'te Fiat ve PSA arasında Minicargo projesi başladı. 2007'de Fiat Linea tanıtıldı. 2007'de Fiat Fiorino, Peugeot Bipper ve Citroen Nemo, Bursa'da üretilmeye başladı. 2010'da yeni Fiat Doblo yollara çıktı. 2011'de Tofaş, Fiat Doblo'nun kardeşi olan Opel Combo ve Vauxhall Combo'yu üreterek ihraç etmeye başladı. Ekim 2015'te yollara çıkan Fiat Egea Sedan, ODD verilerine göre 25.899 adetlik satış rakamıyla Ocak-Ekim 2016 döneminde Türkiye'nin en çok satılan modeli durumunda. Amerika'ya Dodge Neon adıyla ithal edilen Egea Sedan'a hatchback ve staion karoserli versiyonlar eklenerek model ailesi tamamlandı. Tofaş Fiat, Doblo, Fiorino ve Egea ile birlikte Türk otomotiv sektörünün toplam ihracatında öncü ve lider markalardan biri olmayı sürdürüyor.


Fiat Doblo ailesi


2007'de tanıtılan Fiat Linea, Türkiye'nin en çok satılan modellerinden biri oldu.



RENAULT

Renault, 1971'de Renault 12 ile üretime başladı. 1983'ten itibaren üretilen Renault 12 GTS, Türkiye'nin ilk klimalı ve elektrikli açılır kapanır ön camlara sahip aracıydı. 1985'de üretimine başlanan Renault 9, 1986'da Türkiye'nin ilk dizel motor ve otomatik şanzıman seçeneği sunan yerlisiydi. 1987'te Renault 11'in üretimine başlandı ve 1989'da Renault 12, makyaj geçirerek 12 Toros oldu. Tamponları, torpido paneli, döşemeleri, koltukları yenilenen Toros, 1990'da 5 ileri vitesli şanzımana sahip oldu. 1990'da üretimine başlanan Renault 21 ile birlikte Bursa'daki fabrikada 1 milyonuncu araç üretildi. Renault 21 Concorde, Türkiye'nin ilk yol bilgisayarına ve enjektörlü yakıt sistemine sahip otomobiliydi. 1994'te Renault 19'un üretimine başlayan fabrika, 1997'de Megane'ı, 1998'de Megane Station'ı üretmeye başladı. 1999'dan 2000'e geçiş döneminde Renault 12 Toros yolun sonuna geldi. 12 Toros, 31 Aralık 1999'da üretim bantlarına veda etti. Bayilerde birkaç ay satacakları kadar araç stoku vardı. 1999'da Clio Symbol, 2006'da Clio HB, 2007'de Clio Grand Tour üretilmeye başladı. Fluence'tan bayrağı devralarak 2016'nın sonlarına doğru yollara çıkan Megane Sedan ile birlikte üretilen model sayısı 4'e yükseldi. 2011'de Fulence ZE üretime eklendi. 2007'de 300 bin araç üretim kapasitesine sahip olan Renault'nun Bursa'daki tesis, bugün yıllık 360 bin otomobil, 600 bin motor üretim kapasitesine sahip.



Renault 9 Braodway

Yerli Renault'nun en lüks ve hızlı modeli Concorde'du.



Türkiye'nin en uzun süre üretilen otomobili olan Renault 12, 1989'da makyajla Toros oldu.



1994 yılında sedan versiyonu ile başlayan Renault 19 üretimine HB de eklendi.



Sedanı seven Türkiye için geliştirilen Clio Symbol, Doğu Avrupa ülkerine de ihraç edildi.



Yüzde 100 elektrikli olan Fluence Z.E., 2011 ile 2013 yılları arasında üretildi.



Birinci nesil Megane Station, Türkiye'den Avrupa'ya ihraç edildi.

SON 25 YILIN OTOMOBİL VE HAFİF TİCARİ ARAÇ ÜRETİM RAKAMLARI **

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Ford-Otosan	2.671	9.405	9.021	6.008	8.543	16.289	9.551	9.580	8.150	8.005	18.721	43.303	111.422
Honda	-	-	-	-	-	-	-	-	6.649	9768	5.145	5.384	10.970
Hyundai	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.832	11.320	35.730
Renault	78.994	110.659	133.006	78.067	74.862	65.007	63.808	58.080	64.890	63.057	96.860	10.0131	132.257
Tofaş-Fiat	110.165	145.315	200.740	121.950	120.868	96.008	105.181	92.996	65.235	115.170	117.360	108.336	127.268
Toyota	-	-	-	1.922	21.354	26.036	23.737	14.341	9.024	14.721	2.862	38.899	70.839

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016*
Ford-Otosan	200.710	233.893	250.301	279.922	262.898	171.734	237.198	295.850	272.097	281.287	236.727	334.622	267.754
Honda	15.581	11.236	18.322	23.663	50.073	18.264	20.305	12.341	21.850	14.813	116.33	12.667	9.860
Hyundai	57.740	60.020	60.895	90.190	81.590	48.652	77.000	90.231	86.976	102.020	203.157	226.500	188.380
Renault	197.353	179.669	228.593	263.656	286.695	277.572	307.083	330.994	310.694	331.694	318.246	339.240	273.159
Tofaş-Fiat	146.048	161.360	178.434	212.493	267.436	253.090	312.245	307.788	25.6614	244.614	227.807	278.254	304.015
Toyota	134.377	158.566	176.688	161.516	126.521	72.264	83.286	91.639	76.925	102.260	131.504	115.893	104.861



İzmir Torbalı'da üretilen Opel Vectra A güvenlik ve konforuyla öne çıkıyordu.



İkinci nesil makyajlı Vectra'nın üretimiyle birlikte Opel'in Türkiye'deki üretimi bitti.

OTOMOBİL VE HAFİF TİCARİ ARAÇ İHRACATI **

Yıl	İhracat	Yıl	İhracat	Yıl	İhracat
1991	5.400	2000	77.459	2009	630.000
1992	5.748	2001	142.286	2010	754.500
1993	9.000	2002	90.026	2011	790.500
1994	6.852	2003	347.000	2012	730.000
1995	12.804	2004	508.000	2013	828.000
1996	33.163	2005	553.000	2014	885.988
1997	31.830	2006	697.000	2015	992.000
1998	22.558	2007	820.000	2016*	1.340.000
1999	24.669	2008	910.000		

TOYOTA



İlk yerli Corolla.



11'inci nesil güncel Corolla ihracatı devam ediyor.

Türkiye'nin ilk hibrit ve crossover otomobili C-HR, dünyaya ihraç ediliyor.

Temelleri Mayıs 1992'de atılan Toyota'nın Adapazarı Fabrikası'nda Eylül 1994'de yedinci nesil Corolla Sedan bantlardan çıkarken ertesi yıl, station Corolla'da üretilmeye başladı. Sekizinci nesil Corolla, 1998'de yollara çıktı. Haziran 2000'de 100.000'inci otomobil bantlardan indi. 6 yıldır hep iç pazar için üretim yapan fabrika ihracata odaklandı. Ocak 2002'de Corolla ihracatı başladı. Şubat 2004'te tesisin yıllık üretim kapasitesi 100.000'den 150.000'e çıktı. Toyota, 2004'te Corolla Verso, 2007'de Auris ve 2009'da Verso'yu üretmeye başladı. Mart 2009'da 1 milyonuncu araç banttan indi. Güncel Corolla ve yeni C-HR, Sakarya'da üretiliyor.

HONDA



İlk yerli Civic.

Honda'nın Avrupa'daki ikinci büyük otomobil üretim tesisi olan Şekerpınar Fabrikası, Kasım 1997'de Civic Sedan ile üretime başladı. Aralık 2005'te ikinci model olarak City'nin üretimi başladı. Honda, Nisan 2006'da sekizinci nesil Civic Sedan modelini üretti. Japon üretici 2008'de yıllık üretimini 50.000 adede çıkarttı. Eylül 2016'da üretimine başlanan güncel Civic, ekimde yollara çıktı ve küresel bir model oldu.



City



Yeni Civic

* Ocak-Ekim 2016 dönemidir. ** 1991-2003 yılları arasındaki üretim rakamları otohaber dergisi arşivinden, ihracat rakamları OSD'den alınmıştır.

Halı Bagaj Havuzu

Müşteri hizmetleri
0850 201 90 02

Bagaj havuzları aracınızın modeline göre üretilmiş olup aracınızın bagaj kısmına yerleştiğinde tüm yüzeyi kaplamaktadır. OEM standartlarında üretilen halı bagaj havuzları alev almaz katkılı olup ayrıca koku yapmamaktadır.

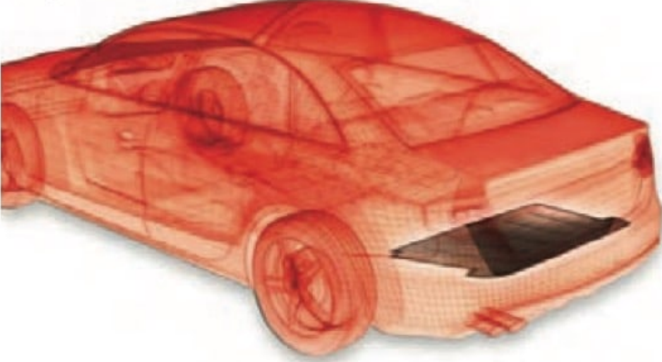
Halı bagaj havuzlarının alt yüzeyi birinci sınıf polietilen malzeme ile kaplandığından dolayı sıvı geçirmeme özelliğinin yanında ses izolasyonu görevi de yapmaktadır.

Ürünün malzeme kalınlığı 3.5 mm yan yüzeyinde bulunan bariyerlerin yüksekliği ise 3 cm'dir. Dolayısıyla bagajınıza zarar verebilecek sıvı, toz vb. materyallerin aracın orijinal halısına zarar vermesi engellenmiş olur.

Günümüzde araçların bagajları kaliteli malzeme ile kaplanmaktadır. Halı bagaj havuzumuz da aynı kaliteli malzemeden üretilmiştir ve bu sayede bagaj içi görselliğini değiştirmeden koruyabilmektedir. Havuzun üst kısmının halı olması, havuzun üzerine konulan materyallerin kayma olasılığını minimum seviyeye indirgemektedir.







halibagajhavuzu.com

NonWoven Halı Bagaj Havuzu Neden Farklıdır?

Bilinen bagaj havuzlarından farklı bir hammadde ile üretilen bagaj havuzumuz bu sayede anti-bakteriyel özelliğinin yanı sıra alev almaz ve kendini söndürebilen yapısıyla otomotiv sektörünün vazgeçilmezleri arasındadır. Halı yüzeyin alt kısmına lamine edilmiş polietilen madde sayesinde ürünümüz ses ve titreşimler için aracınızda mükemmel bir izolasyon sağlamış olmakla kalmayacak aynı zamanda aracınızın bagaj kısmını sıvı sızmalarına karşı koruyacaktır. Ayrıca halı bagaj havuzunun malzeme tutucu özelliği ve ürün üzerindeki iç setler sayesinde bagajınıza yerleştirdiğiniz malzemelerin kayması minimum seviyeye inecek, bu sayede bagaj içi güvenliğiniz sağlanacaktır.


Alev Almaz


Su Geçirmez


Ses İzolasyonu



Isıya Dayanıklı


Hafif


Kaymayı Engeller


Koku Geçirmez


Elastik


Geri Dönüşümlü





VERİMLİLİK SINAVI

Turbo benzinli motor ve otomatik şanzımanlı Fiesta ve Fabia, ne kadar verimli olduklarını ispatlamaya çalışıyor.



Satın alma kriterlerinde, yakıt ekonomisi sebebiyle ülkemizde dizel motor seçenekleri daha fazla arzu ediliyor. Ancak yeni nesil turbo benzinli motorların da tüketimiyle makul olabilmeleri ilginin bir kısmını da üstlerine topluyor.

Fiesta ve Fabia yeni nesil benzinli motor ve otomatik şanzımanlarıyla verimlilik sınavı veren iki rakip. Tasarımlarına baktığımızda Fabia'nın marka kimliğini taşıyan keskin ve temiz çizgilerle şekillendiğini ve rakibinden daha ağırbaşlı göründüğünü söyleyebiliriz. Düz tavan çizgisi ve rakibinden daha sade far tasarımı bu izlenimi edinmemize yol açıyor. Fiesta ise sınıfının en cesur tasarımlarından birine sahip. İri ve çekik far tasarımı, geniş ön panjuru ve eğimli tavan çizgisi Fiesta'nın daha sportif ve dinamik görünmesini sağlıyor.

Her iki otomobilin boyutlarına baktığımızda Fabia'nın 29 mm daha uzun olmasına



rağmen Fiesta'nın daha fazla dingil mesafesi sunduğunu görüyoruz. Bunun da etkisiyle Fiesta'nın rakibinden küçük bir farkla önde olduğu, 10 mm daha fazla diz mesafesi sunduğu ortaya çıkıyor. Ön koltukların daha fazla geriye ayarlanabilmesine izin veren Fiesta, uzun boylu sürücülere karşı daha cömert olabiliyor. Ön koltuklardaki baş mesafesinde ise Fabia küçük farkla öndeyken, arka baş mesafesinde de 80 mm daha cömert olabiliyor. Bunu rakibinden 95 mm daha alçak olan karosere rağmen başarıyor. Fiesta'nın eğimli tavan yapısı kabin içerisideki yaşam alanında dezavantaj yaratıyor. Fabia'nın düz tavan çizgisi hem yaşam alanı, hem de büyük cam yüzeyleri konusunda avantajlı olmasında pay sahibi. Fiesta'nın dar arka camları kabin içi aydınlığını ve görüş açılarını olumsuz etkiliyor. Fiesta'da kapı üstünde, Fabia'da A sütunları köşelerinde olan yan aynaların yerleşiminde Fiesta daha iyi bir ön çapraz görüş açısına

Ergonomi öncelikli konsol tasarımında aradığınıza sezgisel olarak ulaşabiliyorsunuz.


1,2 litrelik turbo benzinli motor 110 HP'lik güce rakibinden daha düşük devirde, 4600 d/d'de ulaşıyor.


Dokunmatik ekranlı multimedya sistemi düzenli bir arayüze sahip.


Rakibinden fazlasını sunan 305 litrelik bagajın girişi Fiesta'dan daha geniş.


Fabia'nın düz tavan tasarımı Fiesta'ya göre 95 mm daha alçak olmasında etkili oluyor.

sahip. Yükleme alanı konusunda Fabia hem daha ergonomik hem de 29 litre daha cömert.

Sürüş özelliklerine baktığımızda Ford Fiesta'nın sportiflik konusunda sınıfının ilk akla gelenlerinden biri olduğunu görüyoruz. Fiesta, sınıfındaki modellerin geneline ve Fabia'ya göre de sert direksiyon ve süspansiyon sistemlerine sahip. Bu sınıfta sert ve dinamik bir sürüş beklentisinde olanlar Fiesta'nın tarzından hoşlanacaktır. Ancak biraz daha konforlu yol almak, daha az süspansiyon gürültüsü, daha rahat yönlendirilen bir direksiyon sistemi isteniliyorsa Fabia da bu konuda sınıfının en iyilerinden. Fiesta'nın sinirli sürüş karakteri bir süre sonra yorucu olmaya başlayabilir. Fabia'da ise durum daha sakin karşılanıyor. Sesten bahsedilmişken her iki aracın da sürtünme katsayıları 0,32 Cd olarak açıklanıyor.

Fiesta, ani şerit değişimlerinde "sıkılığı"

Fabia'ya göre daha cesur olan konsol tasarımının ergonomisi daha zayıf.



100 HP'lik güce ulaşmak için rakibinden daha yüksek devre, 6000 d/d kadar çıkması gerekiyor.



Elektronik sistemin ayarı gösterge grubu ortasındaki ekrandan yapılıyor.

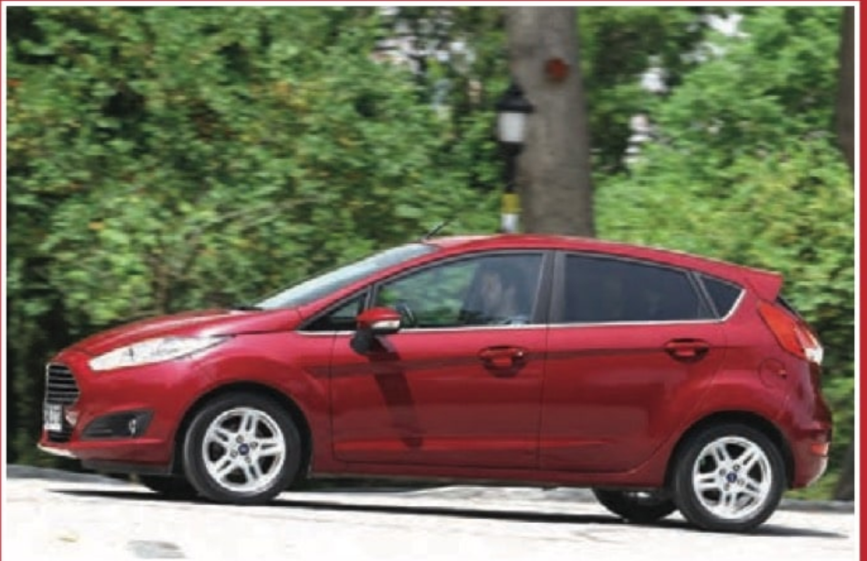


Daha küçük olan bagajın ergonomisi rakibine göre daha zayıf.

sayesinde kontrollü ve güven verici tepkiler veriyor. Fabia, Fiesta'ya göre daha yumuşak olan süspansiyon sistemiyle karoserinin daha fazla esnemesine izin veriyor. Bozuk zeminlerde ise bu yumuşaklık Fiesta'ya göre daha iyi darbe emişi sağlıyor. Fabia'da standart olarak sunulan elektronik diferansiyel kilidi dönüşlerde sürüş güvenliğine önemli katkı sağlıyor. Fabia'da rakibinden farklı olarak "çoklu çarpışma freni" sunularak güvenlik puanlarında öne çıkmasını sağlıyor.

Rakiplerin bir araya gelmesinde en büyük etken motor kaputları altındaki hacim küçültme akımının modern üniteleri. Fiesta'nın 1,0 litrelik turbo benzinlisi ülkemize 100 HP'lik seçeneğiyle ithal ediliyor. Farklı pazarlarda bu motorun daha güçlü versiyonları da 5 kapılı Fiesta ile sunuluyor.

Fiesta litre başına 100 HP, Fabia 91 HP güç üretiyor. Ancak Fiesta'nın gücünün tamamı-



Fiesta'nın daha geniş iz mesafesi sunması sürüş dinamiklerini olumlu yönde etkiliyor.

Fiesta'nın dar arka camı görüş açılarını olumsuz etkiliyor.

na ulaşması için 6000 d/d'e kadar tırmanması gerekiyor. Üç silindirli motorun gürültüsü bu devirde iyice yükselip konfordan ödün veriyor. Fabia ise 4600 d/d'de gücünün tamamına ulaşarak dört silindirli motorun gürültülü seviyeye ulaşmadan vites geçişi sağlayarak konfordan da çalmıyor. Ancak ses yalıtımı konusunda test ölçümlerine göre Fiesta rüzgar ve yol gürültüsünü rakibine göre daha fazla filtre edebiliyor.

Her ikisi de 1400 ile 4000 d/d aralığında üretse de maksimum torkları arasında 5 Nm fark var. Ford, 170 Nm, Skoda ise 175 Nm torka sahip. Her ikisi de alt devirlerden itibaren canlı karaktere bürünüyor. Fiesta'nın hızlanması, Fabia'ya göre daha sert ve sinirli bir şekilde gerçekleşiyor.

Fabia rakibinden daha büyük silindir hacmi ve daha fazla gücün de etkisiyle hızlanma verilerinde fark yaratabiliyor. Bunda 7 ileri vitesli çift kavramalı otomatik şanzımanın da etkisi var. Volkswagen Grubu'nda düşük torklu motorlarla birlikte kullanılan kuru tipte kavramalı DSG, hızlı vites ve yumuşak geçişleriyle çok tatminkar.

Fabia'nın geniş cam yüzeyleri daha aydınlık kabin sağlıyor. Yükleme alanı biraz daha cömert. Fiesta ise daha küçük bagaja rağmen daha geniş yaşam alanı sunuyor. Dar camlar kabin aydınlığı ve görüş açılarından ödün verilmesine yol açıyor.

Fiesta'da da çift kavramalı otomatik şanzıman sunuluyor. Powershift isimli 6 ileri vitesli otomatik şanzımanın da vites geçişleri hızlı ve akıcı. Ani hızlanma isteklerinde ise vites geçişleri sinirli bir yapıda gerçekleşiyor. Bunun önüne geçmek için manuel vites değiştirmek istediğinizde vites topuzu üzerindeki düğmeyle bunu yapmak çok zor oluyor.

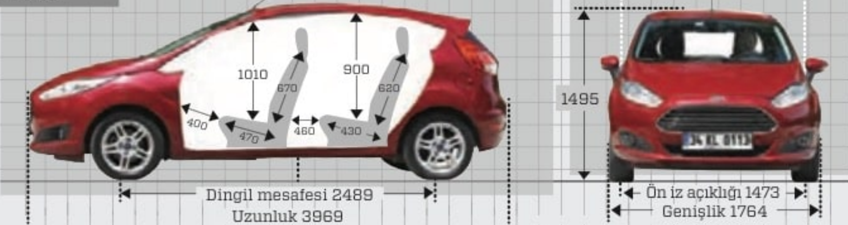
Manuel kullanımda ergonomi konusunda Fabia'nın DSG'si daha iyi planlanmış bir çalışma şekline sahip. Vites D konumundayken, vites kolunu sağa çekip manuel konuma alınabiliyor. Vites kolu bu konumda ileri-geri yönlendirilip vites geçişlerinin manuel kullanımına izin veriyor. Her ikisinde de vites kolu aşağı ittirildiğinde şanzıman sport moduna geçiyor.

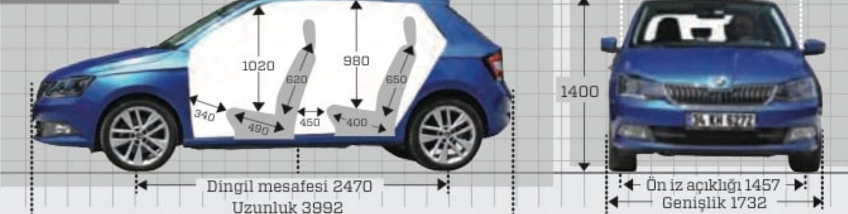
Yakıt tüketimlerine baktığımızda Fiesta'nın 6,8 lt/100 km'lik ortalama test tüktimi karşısında, Fabia 5,5 lt/100 km ile çok ekonomik olduğunu gösteriyor.

Genel olarak bakıldığında, karşılaştırmadaki ikilinin sürüş ve kullanışlılık karakteriyle farklı müşteri kitlelerine hitap ettiğini söyleyebiliriz. Donanımlara baktığımızda, güvenlik, sürüş dinamiği ve modern tasarımı ön planda tutanlar için Fiesta tatminkar bir seçenek olurken, daha iyi hızlanma, daha düşük tüketim, geniş oturma ve bagaj alanı arayanlar için Fabia görevini

Yazı: Koray Kodal
Fotoğraflar: Ersan Sezer

ÖLÇÜLER Tüm uzunluk değerleri (mm) cinsindendir.





TEKNİK VERİLER	Ford	Skoda
MARKA/MODEL	**Ford/Fiesta**	**Skoda/Fabia**
Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde enlemesine	Sıralı, turbo, önde enlemesine
Yakıt cinsi	Benzin	Benzin
Silindir/supap sayısı	3/12	4/16
Silindir hacmi	999 cc	1197 cc
Maksimum güç	73 kW/100 HP 6000 d/d	81 kW/110 HP 4600 d/d
Maksimum tork	170 Nm 1400-4000 d/d	175 Nm 1400-4000 d/d
0-100 km/s hızlanma	10,8 sn	9,6 sn
Maksimum hız	180 km/s	196 km/s
Şanzıman	6 ileri otomatik	7 ileri otomatik
Aktarma	Önden çekişli	Önden çekişli
Boş ağırlık	1122 kg	1129 kg
Bagaj hacmi	276/974 lt	305/1125 lt
YÜRÜYEN AKSAM		
Süspansiyon sistemi	Önde çok noktadan bağlantılı McPherson süspansiyon sistemi, amortisör ve helezon yaylar, arkada yarı bağımısz aks, amortisör ve helezon yaylar.	Önde üçgen bağlantılı McPherson süspansiyon sistemi, amortisör ve helezon yaylar, arkada entegre stabilizatörlü yarı bağımsız aks, amortisör ve helezon yaylar.
Dönüş çapı	10,2 m	10,4 m
Frenler	Hava kanallı disk/ disk	Hava kanallı disk/ disk
Test aracı lastik ölçüsü	195/50 R15	165/60 R15
Lastik	Hankook/ Ventus S1	Nexen/ Nblue
TEST VERİLERİ		
Hızlanma		
0-50 km/s	3,9 sn	3,7 sn
0-80 km/s	7,5 sn	7,0 sn
0-100 km/s	11,1 sn	10,0 sn
0-120 km/s	16,1 sn	14,6 sn
0-130 km/s	19,8 sn	17,5 sn
0- 400 m	17,4 sn	17,1 sn
Esneklik		
60-100 km/s (D'de)	6,2 sn	5,5 sn
80-120 km/s (D'de)	7,2 sn	6,7 sn
Fren mesafesi		
100-0 km/s soğuk/sıcak	40/41 m	39/41 m
Gürültü		
Rölanti	42 dB(A)	44 dB(A)
50 km/s (D'de)	57 dB(A)	59 dB(A)
100 km/s (D'de)	65 dB(A)	66 dB(A)
120 km/s (D'de)	67 dB(A)	69 dB(A)
Yakıt tüketimi		
Şehiriçi (fabrika verisi)	6,6 lt/100 km	5,8 lt/100 km
Şehirdışı (fabrika verisi)	3,9 lt/100 km	4,1 lt/100 km
Ortalama (fabrika verisi)	4,9 lt/100 km	4,7 lt/100 km
CO_2 emisyonu	114 g/km	109 g/km
Test tüketimi	6,2 km	5,5 km
Menzil (test tüketimine göre)	677 km	818 km
Depo kapasitesi	42 lt	45 lt
Bakım		
Bakım aralıkları	15.000 km	15.000 km
Bakım maliyeti (1 yıl/30.000 km)	378 TL	978 TL
Garanti (mekanik/boya/korozyon)	2/2/12	2/2/12
Baz fiyat	65.355 TL	57.600 TL
Test aracı fiyatı	77.400 TL	66.000 TL

PUAN TABLOSU	Ford	Skoda
MODEL	Ford Fiesta	Skoda Fabia
GENİŞLİK (80)*	**41**	**44**
Ön diz mesafesi (10)	5	4
Ön koltuk baş mesafesi (10)	7	7
Tabandan tavana yükseklik (10)	6	7
Arka koltuk baş mesafesi (10)	4	6
Arka diz mesafesi (10)	6	5
Bagaj hacmi (14)	4	5
Maksimum bagaj hacmi (6)	4	5
Yükleme kapasitesi (10)	5	5
KONFOR (120)*	**66**	**67**
Süspansiyon (30)	15	16
Koltuklar (30)	15	16
İşçilik ve malzeme kalitesi (20)	12	12
İç gürültü (20)	10	8
Klima (10)	7	7
Motor çalışma karakteri (10)	7	8
KULLANIŞLILIK (60)*	**31**	**34**
Ergonomi (20)	14	15
Değişkenlik (10)	4	4
Fonksiyonellik (20)	7	8
Park etme kolaylığı (10)	6	7
PERFORMANS (90)*	**45**	**53**
0-100 km/s hızlanması (33)	12	15
Esneklik (60-100 km/s) (21)	12	14
Esneklik (80-120 km/s) (21)	12	14
Maksimum hız (15)	9	10
SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ (180)*	**110**	**108**
Yol tutuş (30)	19	18
Güç aktarımı (30)	15	16
Çekiş gücü (15)	11	12
Motor tepkileri (15)	12	10
Direksiyon (30)	21	19
Şanzıman (30)	14	15
Sürüş güvenliği (30)	18	18
GÜVENLİK (110)*	**60**	**64**
Fren (40)	20	22
ESP (10)	8	9
Elektronik güvenlik yardımcıları (20)	6	6
Havayastığı (15)	10	10
Çevre görüşü (15)	10	11
Farlar (10)	6	6
ÇEVRE (60)*	**46**	**49**
Test tüketimi (40)	30	33
CO_2 (20)	16	16
MALİYETLER (300)*	**210**	**217**
Test tüketimi (60)	41	45
Baz fiyat (160)	122	130
Bakım masrafı (60)	45	40
Garanti (20)	2	2
Toplam PUAN (1000)	**609**	**636**
SIRALAMA	**2**	**1**

SONUÇ
Koray Kodal



Her ikisinde de modern turbo benzinli motor ve çift kavramalı otomatik şanzıman örnekleri sunuluyor. Fiesta'da bu daha sportif bir şekilde yansıtılırken, Fabia güven hissinden uzaklaşmadan daha konforlu bir şekilde sunuyor. Tüketim ve hızlanma verileri Fabia'nın öne çıktığı noktalar.

* Parantez içindeki değer maksimum puanı gösterir.


Tofaş Şahin, 1991 yılının en çok satılan modeliydi.


Ocak-Ekim 2016 aralığında en çok satılan araç Fiat Egea Sedan.

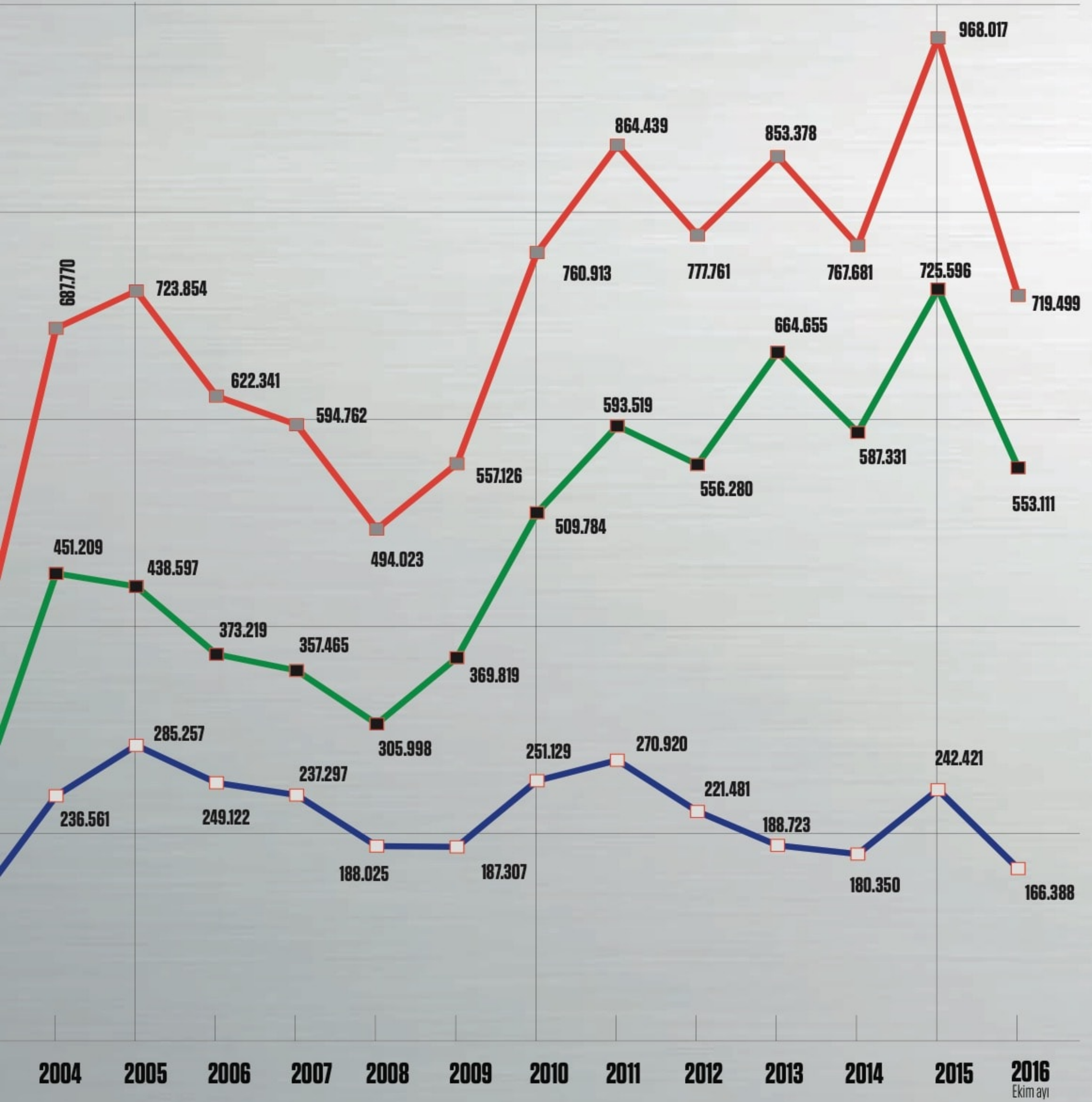
TOPLAM
BİNEK
HAFİF TİCARİ

1.000.000
800.000
600.000
400.000
200.000
0

Yıl	Toplam	Binek	Hafif Ticari
1991	229.225		33.651
1992	325.379	265.245	60.134
1993	505.071		63.709
1994	250.495	226.590	23.905
1995	254.578	216.765	37.813
1996	303.009	239.306	63.703
1997	449.299	344.783	104.516
1998	420.942	315.376	105.566
1999	378,571	288.775	89,796
2000	619.352	466.748	152.604
2001	181.582	128.762	52.820
2002	158.721	94.899	63.822
2003	359.574	227.276	132.298

GÜVENLİ TIRMANIYOR

Binek ve hafif ticari araçlar satışları 90'lı yıllarda yeni yeni hareketlenmeye başlarken 2000'de dalgalı bir seyir içindeydi. 2000'lerin ortalarından itibaren ihracatla birlikte pazar, yükselen ve stabil bir yapıya sahip oldu.



Otomobil endüstrisinde ithalat ve ihracatın değişimi, yerli ve yabancı sermayeli yatırımcılar arasındaki çizgilerin belirginleşmesi adına 1990'lar oldukça önemliydi. 1991'de otomobil satışları 229.225 adetti. İthal otomobil satışları 1991'de 48.072 adet, yerliler 199.574 adet ve hafif ticariler ise 33.651 adet oldu. 1992'de rakamlar sadece yüzde 30 arttı. 1994'te yaşanan kur artışı ve ekonomik kriz, otomobil satışlarını yarı yarıya düşürdü. Toplam satışlar 250.000 civarında seyrediyordu. 1999'da yaşanan Marmara Depremi, Marmara Bölgesi'ndeki üreticileri de olumsuz etkiledi. Depremin yaraları sarıldı sarılacak derken 2001'deki döviz kurunun artmasıyla yaşanan ekonomik krizde satış rakamları 10 yıl geriye gitti. 2000'de 466.775 adet olan binek otomobil satışları, 2001'de 128.762 oldu. Hafif ticari araçlar ise 152.604'ten 52.820 adete azaldı. 2002'de, 2001'e göre yüzde 20 azalan toplam otomobil satışları, 2003'te yeniden şaha kalktı.

Yerli üreticilerin yatırımları ve ihracat planlarının yerine oturmasını, yatırım ve araştırma geliştirmeye ağırlık vermelerini sağladı. Bu yatırımların sonuçlarının bir tanesi de olarak 2004 yılı hafif ticarileri için bereketli geçti. 2003'te 132.298 adet olan hafif ticari araç satışları, 2004'te 236.561 adete yükseldi. Bu yükselişte yerli hafif ticarilerin payı büyüktü.

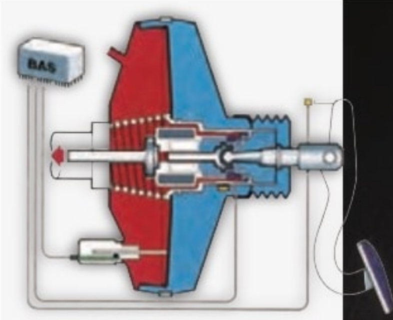
ODD verilerine göre Renault, 2004'ten itibaren en çok satılan marka ve modeller sıralaması Ford, Fiat ve Renault arasında dolaşıyordu. Ancak 2013'ten itibaren bu rekabete VW'de katıldı ve 2014 ile 2015'te en çok satılan marka oldu.

Yazı: Baturhan Boyacılar

TEKNOLOJİ PATLAMASI

İlk kez 1991 Cenevre Otomobil Fuarı'nda tanıtılan ve 1991 ile 1998 yılları arasında üretilen beşinci nesil S Serisi, dönemin en yüksek teknolojilerine evsahipliği yapıyordu. 25 yıl sonraysa bu unvan Volvo S90'a geçti. Bakalım geçen 25 yılda otomobillere hangi teknolojiler eklenmiş.

Yazı: Baturhan Boyacılar



Fren basıncını arttıran BAS özelliği, 1996'da S Serisi'nde görev yapmaya başladı, günümüze kadar sürekli gelişerek yenilendi ve artık BAS Plus oldu. Modern BAS Plus, arkadan çarpma, kavşaklarda yandan çarpma ve yayaya çarpma durumlarına karşı aracın fren basıncını arttırıyor. Sistem, çalışması sırasında, otomobilin hızını, öndeki otomobil ile mesafeyi, kavşaktaki yayaları, radarlarla ve kameralarla denetliyor. Sistem, bir kaza durumunu algılarsa sürücüyü sesli ve görsel olarak uyardıktan sonra sürücü frene dokunduğunda ya da otomatik olarak devreye girerek maksimum fren basıncı uyguluyor.



S Serisi'nin koltuğu dünyanın en ergonomik, büyük ve rahat koltuğu unvanını aldı.



S Serisi'nin 500 SEL seçeneğine bağlanan kontrol bilgisayarında, direksiyon, gaz kelebeği ve frenleri kontrol edilip çalışma komutu veriliyordu. İki geniş açılı kamera tarafından kaydedilen gerçek zamanlı görüntüleri de değerlendiriliyordu. VaMP isimli otonom hareket yeteneğine sahip araç, Ekim 1994'te normal trafikte üç şeritli bir otoyol üzerinde 130 km/s hıza kadar ulaştı. Bu konsept, her iki yönde de (sağ-sol) şerit değişiklikleri yaparak 1000 kilometre yol kat etti.



Geri dönüşümlü malzemelere sahip ilk otomobil olan S Serisi'nde, küresel ısınmaya ve ozon tabakasının delinmesine neden olan CFC gazı (kloroflorokarbon) yoktu. Bu sayede S Serisi 1992'de Amerikan Çevre Koruma Ajansı tarafından en çevreci otomobil ödülünü kazandı.





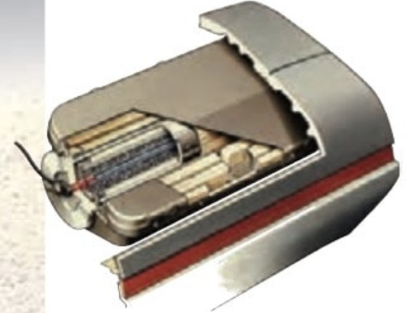
Titreşim ve sarsıntıyı en aza indirmek için geliştirilen adaptif süspansiyon sistemiyle birlikte bağımsız çift salıncaklı süspansiyonlar vardı.







Alman üretici uzun bir aradan sonra ilk V12'yi 1991 model 600 SEL'de kullandı. Ayrıca ilk kez 5 ileri otomatik şanzıman Mercedes S Serisi'nde kullanıldı. ASR yani patinaj kontrol sistemi ilk kez 600 SEL'de standarttı. 1994'ten itibaren V8'lerde 1997 sonrası tüm S Serisi'nde standart oldu.



S Serisi'nde yolcu havayastığını vardı. Ancak yolcu havayastığına sahip ilk otomobil değildi.







1995'ten itibaren makyajla birlikte S Serisi'nde, ESP, CAN veri ağı, Parktronic isimli park etme yardımcısı ve navigasyon vardı. 1996'dan sonra ise sesle kumandalı kontrol sistemi (Linguatronic), otomatik menzil ayarına sahip xenon farlar bulunuyordu. S Serisi, 1997'den sonra "Tele-Aid" isimli acil durum çağrı sistemine sahip oldu.

1991



Yeni model geliştirirken güvenlik testlerini de sıkı yapan markalardan Volvo'nun 850 modelinde sert çeliğe sahip SIPS, yan darbe koruma sistemi vardı.

1992



Chrysler Grubu'nun MPV modellerinde arka koltuklara entegre çocuk güvenlik koltuğu vardı.

1993



Değişken geometrili turbo, Fiat Croma'nın dizel motorunda görev yapıyordu. Değişken geometrili turbo, düşük motor devirlerinde turbonun verimini artırıyordu.

1994



Güvenlik teknolojiyle oldukça iddialı olan Volvo yan hava-yastıklarını ilk kez Volvo 850'de kullanıldı.

1996

Saab modellerinde standart olan Aktif Kafa Koruma Sistemi (SAHR), yani ön koltuklardaki aktif kafalıklar, arkadan çarpma halinde boynun ileri geri hareketinden kaynaklanan yaralanma riskini azaltıyordu.



1996



Mitsubishi, GDI (Gasoline Direct Injection) isimli direkt püskürtmeli benzinli motoru üretmeye başladı. GDI motor önce Galant, sonra Carisma'da yer

1997

Dizel motorlarda yüksek basınçlı yakıt sistemi yani common-rail'e sahip ilk araç Alfa Romeo 156 2.4 JTD oldu. Ardından Mercedes C 220 CDI'da da bu sistem vardı. Performans ve ekonomikliğiyle önce çıkan, 1987'den itibaren üretilen Audi'nin TDI motorunu unutmamak gerekiyor.



1997



Seri üretim ilk hibrit otomobil olan Toyota Prius yollara çıktı. Bu araçta görev yapan 1.5 lt'lik benzinli motor 58 HP, elektrik motoru ise 40 HP güç üretiyordu.

1998



Mercedes Distronic sistem, öndeki araçla takip mesafesini sabit tutarak hızını sabitliyordu. 2005'te sunulan Distronic Plus'ta fren yapma özelliğini vardı.

1998



Tavana yerleştirilmiş perde havayastığı Volvo S80'de sürücü ve yolcuların baş bölgelerini koruyordu.

1998



BMW, V8 ve V12 motorlarda su soğutmalı alternatör kullanıldı.

1999



Peugeot-Citroen (PSA) grubunun HDi (dizel) motorlar için geliştirdiği partikül filtresi ilk kez Peugeot 607'de görev yapmaya başladı.

2000



Gece görüş sistemi ilk defa Cadillac De Ville'de görev yaptı. Sistem, sürüş sırasında aracın önünü tarayarak ön cama yansıtıyordu.

2002



Geri görüş kamerası renkli ekranı, parametrik özelliği sayesinde günümüz geri görüş kameralarının öncüsüydü. Sistem, ilk kez Infiniti Q45'te kullanıldı.

2003

Çift kavramalı şanzıman ilk kez VW Golf R32'de görev yaptı. Çift kavramalı 6 ileri vitesli şanzıman, otomatik şanzımanın konforu ile manuelin verimliliğini birleşti.



2004



Volvo'nun BLIS (Blind Spot Information System - Kör Nokta Bilgi Sistemi) sürücünün aynadaki kör noktasını izliyor. Bu sistem ilk kez Volvo S80'de görev yaptı.

2007



Tüm fonksiyonları LED'li olan ilk far Audi R8'de kullanıldı. Bir adım öncesi olan LED'li park ve gündüz farı da yine ilk defa Audi A8'de kullanıldı.

2007



Bosch'un geliştirdiği start-stop sistemi, yakıt tüketimi ve emisyon miktarının azalmasında aktif rol oynuyor. İlk olarak VW, BMW ve Mini modellerinde görev yaptı.

2009



100 yılı aşan geçmişe sahip olan elektrikli araçlar, 80'lerde yollardaydı. Ancak dünyanın ilk modern seri üretim elektrikli otomobili Mitsubishi i-Miev oldu.

2010



Sadece 2 yıl üretilen ve toplamda 500 adetlik sınırlı üretime sahip özel bir otomobil olan Lexus LFA'da havayastıklı sürücü ve yolcu emniyet kemeri vardı.

2011



Mazda'nın Skyactiv teknolojisi yenilikleri arasında bir adım öne çıkan i-ELOOP sisteminde frenleme sırasında oluşan enerji akü yerine kapasitörde depolanıyor.

2012



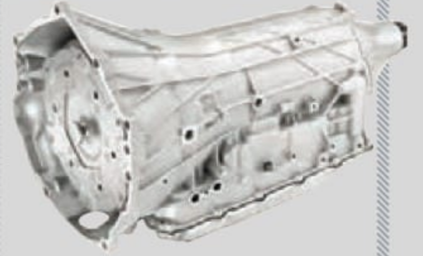
İsveçli üretici, güvenlik konusundaki iddiasını yaya havayastığı gibi radikal bir yenilikle duyurdu. Yaya havayastığı ilk kez Volvo V40'da kullanıldı.

2013



Hyundai ix35 Fuel Cell, dünyanın ilk seri üretim hidrojen yakıt hücreli otomobili oldu. Bu araç 170 km/s maksimum hıza ulaşıyor ve 600 km menzile sahip.

2016



Chevrolet ile Ford'un ortak geliştirdiği ve ilk olarak Chevrolet Camaro ZL1'de görev yapan 10 ileri otomatik şanzıman, Mustang ve F150'de de görev yapacak.





S90 EXCELLENCE

Volvo Cars Design Team tarafından geliştirilen Excellence konseptinde aracın arka bölümünde ısıtmalı soğutmalı bardak tutucu, ses sistemi, masaj fonksiyonu ve geniş multimedya ekranı yer alıyor. Arka kol dayama bölümünde bulunan buzdolabında iki adet el yapımı kristal bardak yer alıyor. Lounge Console Concept, üç konforlu alternatif sunuyor katlanabilir çalışma masası ve eğlence moduna sahip bir ekran var. Ön koltuğun olmaması sayesinde ayaklarınızı ısıtılmış dayama ünitesine uzatarak dinlenebileceğiniz rahatlama modu da var.







COMFORT KOLTUK DOLGUSU

Yeni çerçeveye ve özel olarak tasarlanmış arkalığa sahip yeni ince koltuk tasarımı arka koltuktaki yolcular için daha fazla bacak alanına katkıda bulunuyor. Standart yükseklik ayarına ek olarak, beşik hareketi, elektrikli çok yönlü bel desteği, elektrikli koltuk minderi uzantıları ve elektrikli koltuk arkalığı yan destekleri ayarını içeriyor. Koltuk minderi ve arkalığında havalandırma ve arkalıkta ayarlanabilir masaj işlevi de seçilebiliyor.





HAYVAN TANIMA ÖZELLİĞİ

Dünyada ilk kez Volvo S90'da büyük hayvan algılama teknolojisini yer alıyor. City Safety yani Şehirde Güvenlik Sistemi'nin bir parçası olan hayvan tanıma özelliğinde araç, sürüş halinde gece ve gündüz karşısına çıkacak olan geyik, öküz, at ya da inek gibi büyük hayvanları algılıyor. Ardından sürücüyü uyaran sistem, çarpışmayı önlemek için otomatik fren yapıyor.





GÜVENLİK KAFESİ

İç mekanın kazalardan mümkün olduğunca az etkilenmesi için yeni S90 her anlamda daha güçlü olacak şekilde yapılandırılmış. Bu güçteki en büyük pay da sıcak biçimlendirilmiş bor katkılı çelik. Bu malzeme şu an otomotiv endüstrisindeki en dayanıklı çelik. Yolcu ve sürücü etrafındaki güvenlik kafesi tamamen bu dayanıklı çelik malzemeden ve tüm kaza senaryolarında maksimum koruma için tasarlanmış. Sıcak biçimlendirilmiş çelik toplam gövde ağırlığının %35'ini oluşturuyor.



STANDART ÖZELLİKLER

- Önden Çarpışma Önleme Desteği
- Şerit koruma yardımı
- Park yardım pilotu
- Hava yastığı, type B
- Sürücü diz havayastığı
- SIPS yan hava yastıkları
- Yan perde hava yastıkları
- Önde boyun zedelenmesi koruma
- Acil Fren Desteği, EBA
- Akıllı Sürücü Bilgi Sistemi (IDIS)
- Trafik İşareti Bilgisi (RSI)
- Dynamic şasi
- Havalı arka süspansiyon,
- Pilot assist çarpışma önleme desteği, Şeritte kalma yardımı
- 360 derece kamera
- Kör Nokta Bilgi Sistemi,
- Adaktif hız sabitleyici

PILOT ASSIST

Yoldan dışarı doğru kaymaya başlarsanız, standart donanımdaki Şerit Koruma Yardımcısı sizi uyarabiliyor ya da gerekirse şeritte kalmanız için müdahale ederek hafifçe direksiyon desteği sağlıyor. Bu fonksiyon şerit çizgilerini görmek ve otomobilin yoldaki konumunu belirlemeye yardım etmek için gelişmiş yüksek çözünürlükte bir kamera kullanıyor. Bir şerit çizgisine yaklaşmanız durumunda, sistem otomobili şeridinde tutmak için hafifçe direksiyonu çeviriyor. Buna rağmen yanlışlıkla şerit çizgisini geçerseniz direksiyon simidinde hissedilir titreşimlerle veya uyarı sesiyle sizi ikaz ediyor. Sinyalleri kullanarak bilerek şerit çizgisini aştığınızda Şerit Koruma Yardımı devreye girmiyor. Sistem 65 km/s ile 200 km/s arasındaki hızlarda çalışıyor.





Görüş

Koray Muratoğlu

koraymuratoglu@gmail.com

25 YIL NE DEMEK?

Şimdi yayıncılığı bir tarafa bırakalım. 25 yıl ne demek? Çok şey demek, neler sığar 25 yıla... Çok şey sığar, bir çocuk sahibi olsan onun kucaktan başlayan hikayesinin sana en yakın kısmının bitmesi için yeter de artar bile. "Uçtu gitti artık kendi hayatını yaşıyor" dedirtmek için fazla hatta, muhtemelen daha önce söylemiş oluyorlar. Bir mesleğin sonuna, emekliliğe yaklaşan bir insan için geriye dönüp bakarak "Vay canına" dedirtecek bir zaman. Aslında 25 yıl kısaca çeyrek yüzyıl demek. Yayıncılık açısından baktığınızda büyük bir istikrar gerçekten. 25 yıllık lokantalar, sinemalar vs. hepsi bir anlam ve değer taşır ama yayıncılıkta aynı çizgide 25 yıl yol almak kolay değil. Hele hele bizim ülkemizde. Haftalık otomobil yayıncılığının Türkiye'deki ilk örneği olan Otohaber'i, bir mihenk taşı olma niteliğini özellikle vurgulayarak, kutluyorum. Nice 25 yıllara...

Memleket manzaraları

Geçtiğimiz ay ülkemin coğrafi dehasına dair yeni şeyler keşfetmenin mutluluğunu bir kez daha yaşadım. Aslında bunu sık sık yaşamak için elimden geleni yapıyorum. Toplum olarak (imkan yaratabilenler) yurtdışına sık sık çıkmak gibi bir eğilimimiz var. Anlıyorum ve yermiyorum da bu durumu. Ben de fırsat buldukça başka ülkeleri görmek istiyorum. Ama itirazım başka; aynı arzuyu Türkiye'yi keşfetmekte göstermiyoruz, ezberciyiz ve tekrar ediyoruz aynı şeyleri. Bunu çevremden gözlemlediklerimle söyleyebiliyorum.

Geçen ay Batı Karadeniz bölgesine bir seyahat yaptım. Sakarya'dan başlayarak, Karabük, Kastamonu ve Sinop'a kadar uzanan bir rota. Şimdi eleştirilerimi okuyacaksınız ama alınmayın, en başta bu eleştiriler kendime. Çünkü ben de bu bölgeye ilk defa gidiyorum. Dönüşümün ardından tanıdıklarım üzerinden anket yaptım ve yüzde yetmişi gitmemiş. Bu bence büyük ayıp. Gidenler ve avucunun içi gibi bilenler de vardır ve belki de bu satırları okuyorlardır. Tamam, sözüm sizin meclisten dışarı; ancak ben geniş sayılabilecek bir yelpazede, özellikle de merak ederek sordum soruşturdum. Batı Karadeniz'i bilen çok az. Sırf Safranbolu veya Sinop'u görmekle, Karabük'ten geçmekle veya Kastamonu'ya gitmişlikle olmuyor, bunu da buraya koyalım.

Valla Kanyonu'nu bilen kaç kişi var lütfen parmak kaldırsın. Valla Kanyonu, Kastamonu ilimizin Pınarbaşı ilçesi sınırlarında bulunan dünyanın ikinci büyük kanyonu! Yanlış okumadınız, evet dünyanın dedim!.. Bir kez daha tekrar ediyorum birçok giden gezen vardır ama oran olarak az olduklarından adım gibi eminim. Bu ülkenin birçok vatandaşı böylesine kıymetli bir coğrafi değeri bırak görmeyi duymamış bile... Dehşet bir coğrafya, ne manzaralar, ne yollar, ne kokular, ne renkler. Anlatarak bitiremem. Sadece burası değil, Horna Kanyonu'nu gören kaç kişi var veya Ilıca Şelalesi'ni... Bunların hepsi birbirine yarım saat mesafede. Oradan biraz devam edip Azdavay'a giden yollardan geçtiniz mi ve devam edip İnebolu'ya indiniz mi? Bence ilk fırsatta planlayın. Karabük aklınıza hep madencilikle kazınmış bir şehir muhtemelen ama siz civar coğrafyasını bir görün mutlaka. Yenice Kent Ormanları'na bir adım atıp, derin bir nefes çekme şansını tanıyın kendinize. Sinop'da Erfelek Şelaleleri diye bir doğa harikası var, 28 farklı irili ufaklı şelale. Kendimi başka bir gezegende zannettim. Lafı uzatıp tekrar etmeye gerek yok, tatil ve gezme anlayışınıza Ege, Akdeniz kıyıları dışında bir şeyler ekleyin. Bu ülkenin keşfedilecek müthiş yerleri var. Mesela doğusu çok methedilen Karadeniz'in batısıyla başlayabilirsiniz... Ayrıca harika yollar sizi bekliyor, otomobil kullanmak veya motosiklet kullanmak için...

> Türkiye'de bir otomobil dergisinin 25 yaşına ulaşması bir yana, hep öncü ve lider konumunda olması gerçekten takdire şayan.

MANUEL ŞANZIMANLI **HİBRİT**

Schaeffler'in Continental ile birlikte geliştirdiği ve Ford Focus 1.0 EcoBoost üzerinde test edilen hibrit sistemi, hibrit teknolojisinin manuel şanzımanlı araçlarda da aktif olarak görev yapacağını gösteriyor.



Ferdinand Porsche'nin 1901'de geliştirdiği Lohner-Porsche isimli araç, hibrit otomobillerin atası sayılırken dünyanın ilk seri üretim hibrit otomobili olan Toyota Prius'un yollara çıkmasının üzerinden yaklaşık 20 yıl geçti. Aradan geçen zaman içerisinde bugün, otomobillerden kamyonlara, SUV'lardan otobüslere kadar uzanan farklı sınıflardaki araçlarda hibrit teknolojisi görev yapıyor.

Elektrikli ve içten yanmalı motorun bir arada görev yaptığı hibrit araçlar düşük yakıt tüketimi ve emisyon değerleriyle öne çıkarken bu teknolojiye sahip araçları hep CVT ya da otomatik şanzımanla görmeye alıştık. Manuel şanzımana ve hibrit özelliğe sahip Honda Insight ve CRZ, sadece elektrik motoruyla hareket edemiyordu.

Continental, Schaeffler ve Ford'un birlikte geliştirdiği GTC II isimli konsept ise manuel şanzımanlı hibrit özelliğine sahip. Ford Focus 1.0 EcoBoost üzerinden geliştirilen GTC II konseptinin en büyük özelliği olan hibrit modülü motor ile şanzıman arasına görev yapıyor. Bu sistemin ana parçaları hibrit modülü, kavrama ve elektronik kontrol ünitesinden oluşuyor. Hibrit modülünde 48 volt gücünde elektrik motoru, elektrik motoru ayırma gergisi, kayış kasnağı, kayış ve klima motoru var. 48 Volt lityum iyon batarya, ve 48 Volt doğru akım dönüştürücü görev yapıyor. Sistemde yapısal olarak benzinli motorun arkasında standart debriyaj var. Birinci debriyajın arkasında birbirlerine kayışla güç aktaran klima motoru ve elektrik motorundan oluşan hibrit modülü bulunuyor. Hibrit modülünün arkasında yine bir kavrama ve manuel şanzıman var. GTC 2, benzinli motorla seyir halindeyken güç aktarımı standart otomobildeki gibi oluyor. Yani krank milinden çıkan döndürme kuvveti şanzımandan tekerleklere iletiliyor.

Hibrit sistem birlikte çalışmaya başladığın-

GTC I ve GTC 2 KONSEPTLERİ

GTC I konseptinde elektrik motoru benzinli motorun önündeydi. 2014'te tanıtılan GTC I, standart Ford Focus 1.0 EcoBoost'a göre yüzde 17'lik yakıt tüketimi sağlarken emisyon değeri 95 g/km idi. Yakıt tüketimi GTC II'de ise yüzde 25 azaldı ve emisyon değeri 85 g/km'den daha az.



GTC 1



GTC 2



GTC II (Gasoline Technology Car) konseptinde hibrit modülü, benzinli motor ile şanzıman arasında yer alıyor.

Hibrit modülünde 48 Volt'luk elektrik motoru, debriyaj sistemi, debriyaj ayırma motoru, elektrik motoru, klima motoru, V kayışı ve kasnak mekanizması yer alıyor.

Hibrit modülünün debriyaj sistemi

GTC II'de görev yapan 48 Volt'luk elektrik motoru, kayış yardımıyla şanzımana güç iletiyor.

da motorun gücüne eklenen elektrik motor gücü, tekerleklerin döndürme kuvvetini artırıyor. Araç yokuş aşağı inerken oluşan enerji, bataryada birikiyor. Bataryaları şarjlıyken ve ek güce ihtiyacı yoksa, mesela düz bir yolda ilerliyorsa, benzinli motor devreden çıkıyor ve elektrikli motor çalışıyor. Elektrik motorunun kasnağı, kayışla şanzımanı döndürerek gücü tekerleklere iletiyor. Bu sırada da aracın klima ya da diğer donanımlarının elektrik ihtiyacını karşılıyor.

Elektrik ya da benzinli motorun devreye girmesi, aracı yönetmesi elektronik kontrol ünitesi tarafından denetleniyor. Araç elektrikle yola devam ederken sürücü, vitesleri manuel olarak degiştirebiliyor.

GTC II teknolojisinde ayrıca Focus'un benzinli motorunun enjektörleri ve turbo sistemi Continental tarafından geliştirilmiş. Tüm bunların sonucunda GTC II isimli konsept, standart bir Focus 1.0 EcoBoost'a göre yaklaşık yüzde 25'lik yakıt tasarrufu sağlanırken emisyon değeri 85 g/km'den daha az gerçekleşiyor. Bu da çevrecilik açısından önemli bir değere işaret ediyor.

Almanya'nın otoyol, köy yolları ve şehir içinde test aşamaları devam eden bu konsepti ADAC'ın test parkurunda denedik. Başlangıçta benzinli motor devredeyken ikinci viteste yola devam ettiğimizde benzinli motor görevi elektrik motoruna devrediyor. Elektrik motoruyla araç yola devam ederken otomobildeki klimada dahil elektrikli sistemlerin elektrik ihtiyacı da sistem tarafından karşılanıyor. Elektrik motoru zorlanmaya başlarsa benzinli motor hemen devreye giriyor.

Benzinli motor ile elektrik motorun işlevlerini, ne zaman hangisinin devrede olduğunu multimedya ekranından da izleyebiliyoruz. Zaten benzinli motor devre dışı olduğu zaman motor devir göstergesinde ibre sıfırı gösteriyor. Manuel şanzımanlı hibrit aracın 2018'te yollara çıkması planlanıyor.

Yazı: Baturhan Boyacılar Nürnberg Almanya

SCHAEFFLER 70 YAŞINDA



Dr. Wilhelm ve Dr.-Ing. E. h. Georg Schaeffler kardeşler

Wilhelm ve Georg Schaeffler kardeşler, 1946'da Herzogenaurach'ta INA'yı kurdular. İkinci Dünya Savaşı'nın sona ermesinin ardından INA markası ahşap arabalar ve ahşap ürünler üretmeye başladılar. Dr. Georg Schaeffler, 1949'da iğneli kafese sahip ilk rulmanı geliştirdi. INA, 1951'de iğneli rulmanları üretmek için Almanya'da üretim tesisi kurdu. İğneli rulmanların ilk önemli müşterisi VW oldu ve Kafer (Kaplumbağa) modelinde bu parçalar görev yapmaya başladı. INA, yassı kafes lineer teknolojinin temel taşı olan ilk lineer yatağı 1955'te üretmeye başladı. Aynı yıl INA, ilk iğneli rulman katalogunu yayınladı. INA, 1956'da Almanya dışındaki ilk tesisini Fransa'da kurdu ve rulman imalatı başladı. 1959'da hidrolik supap iticileri üzerinde çalışmalarına başlayan INA , 1965'te LuK (Lamellen und Kupplungsbau) GmbH'ı Bühl'de kurdu. 1969'da lineer kılavuzlama sistemleri tanıtıldı. 1984'te ilk bakımsız mafsal yatakları ve mafsal kafalar üretim programında katıldı. Schaeffler Grubu, Türkiye'deki faaliyetlerine 1986 yılında INA Rulmanları Tic. Ltd. Şirketi ile başladı. Aynı sene içerisinde FAG Rulmanları Türkiye İrtibat Ofisi kuruldu. 1986'da otomatik kayış gergi sistemi geliştirildi. 1990'da geliştirilen hidrolik ayarlanabilir kam mili zamanlayıcıları sayesinde içten yanmalı motorlarda supap ayarı yavaş yavaş ortadan kalkıyordu. Doğu Avrupa'daki ilk INA tesisi Slovakya'da 1991'de üretime başladı. 1992'de Ansan'da (Güney Kore) üretim tesisi açan INA, 1993'te sabit-sabit yataklı elektromekanik tahrikli DKLFA bilyeli vida rulmanlarının patentini aldı. 1995'te Çin pazarı için motor parçaları ve iğneli rulmanlar üreten tesis kuruldu. 1998'te entegre ölçüm sistemine sahip YRTM döner tabla rulmanları ilk mekatronik özelliğe sahip INA ürünleri arasında yer aldı. 1999'da LUK GmbH firmasının tamamı INA çatısı altına katıldı. 2000 yılında daha fazla güç, daha az tüketimi sağlayacak olan Porsche'nin Variocam isimli değişken supap ayar mekanizması ve ayarlı iticileri geliştirildi. 2002'de FAG Kugelfischer Georg Schäfer AG, Schweinfurt devralınması. INA ve FAG dünyanın ikinci büyük rulman üreticisi oldu. 2002'de General Motors, 2001 yılının firmalar arasında en büyük tedarikçi ödülünü INA'ya verdi. 2003'te INA, FAG ve LuK markaları Schaeffler Grubu'nu oluşturdu. INA, 2004'te dünyanın en küçük iğneli burcunu (2 mm mil çaplı) üretti. 2007'de geliştirilen ikiz tandem, dört sıralı eğik bilyeli bir rulman, tekerleklerde kullanılan konik makaralı rulmanların yerini aldı ve bu sayede araçlarda yakıt tasarrufuna büyük katkı sağladı. 2007'de Çin'deki ikinci üretim tesisini açtı. INA'nın dünya çapında 31 binin üzerinde çalışanı var.



1949 İğneli rulman



1971 Avrupa'nın ilk hidrolik supap ayar iticisi.



1993 Paslanmaya karşı garantili LSL silindirik makaralı rulmanlar.



2000 Porsche Variocam geliştirildi.



2003 yılında INA, FAG ve Luk, Schaeffler Grubu'nu oluşturdu.

ASLAN YÜREK

Kompakt hatchback sporcular GTI olarak anılır. Peugeot'nun tarihi de GTI açısından oldukça zengin ve parıltılı. Yeni 308 GTi, markanın hızlı hatchback tecrübesinin zirvesini temsil ediyor.



Onunla Türkiye'de ilk tanışmamız yarış pistinde olmuştu. Otomobilin hızlanma isteği ve virajları adeta önündeki hayaletleri yiyen Pacman gibi geride bırakması aklımızda yer etmişti. Günlük kullanımdaki kabiliyetlerini ise çok merak ediyorduk. Sonuçta kompakt sınıftaki GTi logosu artık 5 kapılı karoserde. Bu da onun günlük kullanım yeteneklerini doğal olarak arttırıyor.

Tasarımını standart 308'den ayırt etmek çok zor değil. 19 inçlik jantlar kadar arka tampondaki yer alan çift egzoz çıkışı da gücün habercisi. Önden bakıldığında ise daha geniş hava girişi sağlayan tampon da fark ediliyor. Dışarıdaki en ilgi çekici fark ise GTi'a özel çift renk. Degrade yani renk geçişi kullanılan boya kırmız ve siyah kullanılarak yapılmış. Farklı renk kombinasyonları da var.

Otomobilin içerisine geçtiğimizde de GTi'ın havası daha ilk andan sizi sarıyor. Alüminyum kapı eşiklerindeki GTi kabartması bile ince düşünülmüş bir detay. Döşemelerde kırmızı renkli dikişler kullanılarak



İnce yanaklı lastikler, sert süspansiyon ve arkada torsiyon sistemine rağmen otomobilin konforu da hiç fena sayılmaz.



kabin içerisine da abartıdan uzak bir hareket kazandırılmış. Ön koltukların yapısı da türünün en iyilerinden olmaya aday. Ön koltuklar sportif görünürken vücut destekleri çok başarılı. Yolcularını sararken sıkmayan koltuklarda masaj fonksiyonunun olması, GTi'da konfor konusunun biraz abartıldığını gösteriyor. Standart versiyondan 11 mm daha alçak sürüş pozisyonu sunması sürücünün otomobili daha iyi hissetmesini destekliyor. Beş kapılı olması arka koltuklarda standart 308'in misafirperverliğini GTi'ın da sunmasını sağlıyor. Keza yükleme alanı da standart olan ile aynı. Bu da günlük kullanım için önemli bir avantaj.

308 GTi'ın mücadele ettiği sınıf, yarış atlarının bulunduğu bir hipodrom. Yarış atları da güzelliklerinden çok, hızlarıyla öne çıkar. Artık vites konsolundaki start düğmesine basıp yarış pistinde hatıralarımıza yerleşen performansı tekrar yaşamak niyetindeyiz. Küçük direksiyon simidinin GTi'a çok yakıştığını bir kez daha hatırlıyoruz. El ile uyumu çok iyi. Üstünden izlenen gösterge grubunun zahmetine katlanamaya alıştık artık. Analog hız göstergesinin sağında yer alan devir göstergesi saat yönünün tersine çalışıyor.



Havalandırma kumandalarına dokunmatik multimedya ekranı içerisindeki menüden ulaşmak gerekiyor.

Gaz pedalı hassas. Ufak dokunuşla ilerleyen otomobilden tatlı homurtular yükseliyor. Debriyaj pedalı yeteri kadar yumuşak. 6 ileri vitesli manuel şanzımanın vites yolları belirgin ve yeteri kadar kısa olması keyfimizi arttırıyor. Hızlanma istekleri hızla yanıt buluyor. Vites konsolundaki sport düğmesine basıldığında gösterge grubu kırmızıya bürünüyor. Motor sesi daha teşvik edici hale geliyor. İki farklı motor gücüyle, 250 HP ve 270 HP olarak üretilen 308 GTi Türkiye'ye 270 HP olarak ithal ediliyor. Sakin bir şekilde yol almak isteğinizde de sizi yormayan 308 GTi sinirli bir sürüş karakterine sahip değil. Gaz pedalına karşı kibar olunduğunda da motor ve egzoz gürültüsü rahatsız edici seviyeye ulaşmıyor. Tempolu sürüşte 11 lt/100 km'lik ortalama tüketim sakin kullanımda 8 lt/100 km seviyesine kolaylıkla indirilebiliyor. Hızlı gitmek isteğinizde ise 1900 ile 5000 d/d arasında ulaşılan 330 Nm'lik maksimum tork etkileyici bir hızlanma sunuyor. 6500 d/d'de kesiciye girene kadar hızlanma isteği devam ediyor. Bir solukta vites değiştirdiğinizde 308 GTi mancınıktan atılan taş gibi fırlıyor.

Direksiyonun geri bildirimleri ve yönlendirme hassasiyeti sınıfının gereklerini karşılıyor. Ancak bunu yaparken sürücüyü yormayıp konfordan da ödün vermiyor. Direksiyonu sistemi çok sert ayarlara sahip değil. Süspansiyon sistemi ise ona göre biraz daha sıkı. Yine de bozuk zeminlerden geçilmediğinde kabin içerisine çok rahatsız edici geri dönüşler yansımıyor.



Litre başına 169 HP güç üreten 308 GTi'ın güç ağırlık oranı 4,82 kg/HP olarak açıklanıyor.



Peugeot Spot imzalı frenler çok başarılı.



Tampon kenarlarına yerleştirilen çift egzoz çıkışı GTi'ın imzası.

Kompakt hothatch sınıfına çok iddialı bir dönüş yapan Peugeot, 308 GTi'ın fonksiyonel karoserini, 1,6 litrelik güçlü bir motor ve iyi bir şasi ile taçlandırmış. Fiyat politikasında da makul seviye belirlenip hedeflenen satış rakamları adeta garantiye alınmış.

Amortisörlerin çalışma aralığının kısa olması da bozuk zeminlerde titreşimleri arttırıyor. Ama bu kesinlikle rakibi Honda Civic Type R kadar sert değil.

Yol tutuş konusunda, önden çekişli olan güçlü otomobillerin kaderinde olan önden kayma eğilimine 308 GTi da sahip. Ancak Torsen limitli kaydırmalı diferansiyel sayesinde otomobilin yönetilmesi daha kolay gerçekleştiriyor.

Sonuç olarak 308 GTi küçük silindir hacimli motorun avantajları, güçlü motor, fren performansı, geniş ve fonksiyonel karoser ve donanımla sınıfının en ilgi çekici otomobillerinden biri haline getiriyor. Fiyatının da makul seviyede tutulması 308 GTi'ın satışlarını sınıfının zirvesine taşımak için her şeye sahip.

Yazı: Koray Kodal
Fotoğraflar: Ersan Sezer



Deri ve alkantra kaplı döşemeler kaliteli hissettiriyor.

TEKNİK VERİLER

Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, enlemesine
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1598 cc
Maksimum güç	199 kW/270 HP 6000 d/d
Maksimum tork	330 Nm 1900-6000 d/d
0-100 km/s hızlanma	6,0 sn
Maksimum hız	250 km/s
Şanzıman	6 ileri manuel
Aktarma	Önden çekişli
Boş ağırlık	1205 kg
Bagaj hacmi	420/1228 lt
Yürüyen aksam	
Süspansiyon sistemi	Önde Mc Pherson bağımsız süspansiyon sistemi, arkada torsiyon çubuğu, viraj denge çubuğu, ön ve arkada amorsitör ve helezon yaylar.
Dönüş çapı	10,8 metre
Fren ön/arka	Hava kanallı disk/disk
Test aracı lastik ölçüsü	235/35 ZR19
Lastik	Michelin Pilot Super Sport

Donanım

ABS, AFU, ESP, EBD, yokuş kalkış desteği, ön, yan ve perde havayastıkları, torsen, Denon müzik sistemi, bluetooth, AUX, USB girişi, geri görüş kamerası, alkantra deri-kumaş karşımı koltuklar, ön koltuklarda masaj fonksiyonu, anahtarsız giriş ve çalıştırma, akustik ön cam, elektrohidrolik sportif direksiyon, LED gündüz farları, 19 inçlik jantlar.

Rakipler



Honda Civic Type R
Manuel şanzıman ve önden çekişli olarak satılan Civic Type R hothatch sınıfının en popülerlerinden biri oldu bile.

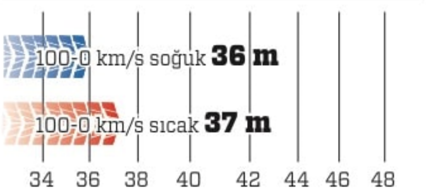


Seat Leon Cupra
Hothatchler arasında en makul fiyatlı 2,0 litrelik silindir hacmine sahip motorla satılan Cupra, önden çekiş ve DSG ile satılıyor.

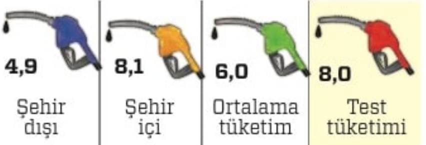
TEST VERİLERİ

Hızlanma	
0-50 km/s	3,0 sn
0-80 km/s	5,0 sn
0-100 km/s	6,8 sn
0-120 km /s	9,0 sn
0-130 km/s	10,1 sn
0- 400 m	14,9 sn
Esnekik	
60- 100 km/s (5.viteste)	5,8 sn
80- 120 km/s (6.viteste)	7,4 sn

Fren mesafesi

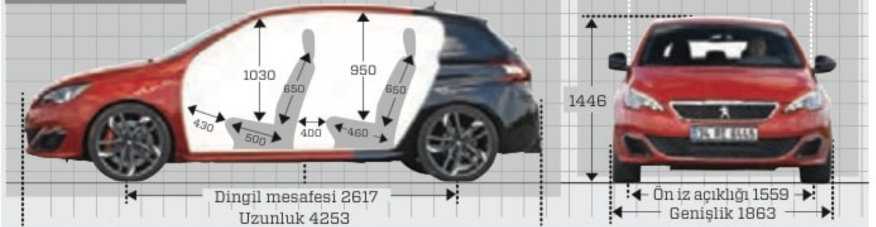


Gürültü	
Rölantide	44 dB(A)
50 km/s (4.viteste)	62 dB(A)
100 km/s (5.viteste)	67 dB(A)
120 km/s (6.viteste)	71 dB(A)
Yakıt tüketimi	
CO_2	139 g/km
Depo kapasitesi	53 lt
Menzil (test tüketimine göre)	662 km



BAKIM	
Bakım aralıkları	15.000 km
Bakım maliyeti (1 yıl/30.000 km)	1.432 TL
Garanti (mekanik/boya/korozyon)	2/3/12
Baz fiyat	151.300 TL
Test aracı fiyatı	151.300 TL

ÖLÇÜLER



DEĞERLENDİRME ★★★★☆

KAROSER, İÇ MEKAN
✓ Direksiyon simidi, koltukların yan destekleri.
✗ Havalandırma kumandaları multimedya içerisine gizli.

DONANIM VE GÜVENLİK
✓ Masaj fonksiyonlu spor ön koltuklar, yokuş kalkış desteği.
✗ Güncel güvenlik donanımları daha zengin olabilirdi.

MOTOR, SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ
✓ 1,6 litrelik silindir hacminden çok etkileyici bir güç çıkartılmış.
✗ Kabin içerisine yansıyan motor sesi yapay hissettiriyor.

FİYAT
✓ Sınıfının en uygun fiyatlı otomobili, zengin donanım da çok başarılı.
✗ 2,0 litre motorla satılan Leon Cupra yakın fiyatıyla ciddi bir alternatif.

YILDIZIN YENİ MOTOR NESLİ

Alman üretici Mercedes-Benz, yeni nesil motorlarını tanıtmaya devam ediyor. Gelecek 10 yıl için hazırlanan motorların odağında çevrecilik ve elektrik desteği yer alıyor.



Mercedes-Benz tarihinin en geniş kapsamlı yeni motor çalışması 2017 yılında yeni bir döneme giriyor. Markanın 2016 yılının ilkbaharında tanıttığı yeni 4 silindirli dizel motorun ardından önümüzdeki yıl sıralı 6 silindirli benzinli ve dizel, 4 silindirli benzinli ile V8 çift turbo olmak üzere tamamen yeni dört motoru daha ürün gamına katıyor.

M 256 kodlu sıralı 6 silindirli benzinli motor, içten yanmalı motorun elektrikle geleceğe hazırlanmasına iyi bir örnek oluşturuyor. 48 Volt besleme sistemine yer verilen motor, zekice tasarlanan aşırı besleme sistemi, elektrikli destek kompresörü (eZV) ve entegre marş alternatörü (ISG) ile donatılmış durumda. Böylece turbo boşluğu olmayan son derece akıcı bir sürüş elde edilebiliyor. Elektrikli marş alternatörü, marş motoru ve alternatör olmak üzere iki fonksiyonu birden yerine getiriyor ve böylece bugüne kadar yüksek voltajlı hibrit teknolojilerde görülen yakıt tasarrufunu beraberinde getirebiliyor. M 256, 2017'de S Serisi'nde kullanılacak.

Elektrikli sistemlerin kullanımıyla motorun ön bölümünde bulunan motora bağlı yan ekipmanlara ait kayış ve kasnaklar devreden çıkıyor. Dar tasarım ve emme ile egzoz manifoldunun yapısal olarak birbirinden ayrılmasıyla oluşan alan sayesinde egzoz gazı arıtma sistemi motora çok daha yakın bir noktada konumlandırılabiliyor. Devirdaim pompası veya klima kompresörü gibi tüketimi arttıran ekipmanlar ve entegre marş alternatörü 48 Volt ile besleniyor.

Güç ve tork değerleri güncel V8 motor ile aynı seviyelerde bulunuyor. Bu, 408 HP (300 kW) güç ile 500 Nm tork ve üzerinde değerler anlamına geliyor. Ayrıca önceki V6 ile kıyaslandığında CO_2 emisyon değerleri yüzde 15 kadar düşürülmüş.

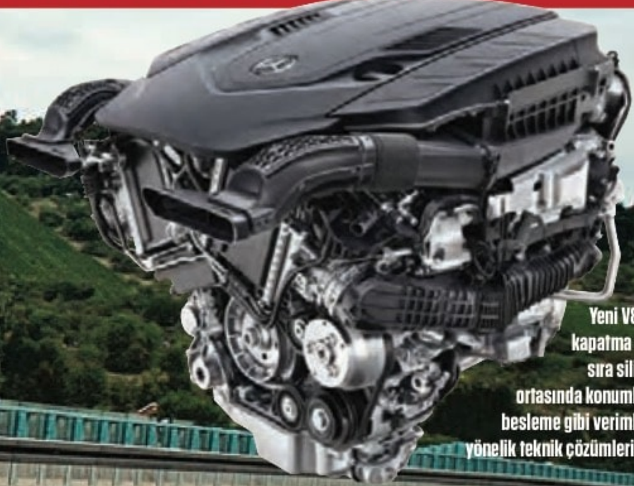
Mercedes-Benz dizel motor ailesinin en güçlü versiyonu sıralı 6 silindirle yollara çıkıyor. OM 656 kodlu motor kademeli yanma odası tasarımı, iki kademeli turbo besleme ve ilk kez kullanılan değişken supap zamanlama yönetimi CAMTRONIC olmak üzere birçok modern teknolojiyi bünyesinde barındırıyor. Yeni motor ayrıca alüminyum gövde, çelik piston ve daha da geliştirilen NANOSLIDE® silindir kaplama teknolojisi gibi özelliklerle motor teknolojisinin gelmiş olduğu en son noktayı temsil ediyor. OM 642 kodlu öncüsü ile kıyaslandığında güç üretimi artan (258 HP / 190 kW yerine 313 HP / 230 kW) yeni motor yüzde 7'nin üzerinde ekonomi de sağlıyor.

M 176 kodlu yeni V8 silindirli çift turbo beslemeli motor, dinamik performans ile yüksek yakıt verimliliğini bir arada sunarken dünyanın en tutumlu V8 silindirli benzinli motoru olarak öne çıkıyor. Yakıt tüketimini düşürmek üzere yeni M 176 motorda güç ge-



YEPYENİ BİR LABORATUVAR

Mercedes-Benz, 2016 yılının yaz aylarında otomobil endüstrisinin en modern ve en gelişmiş test laboratuvarlarını devreye aldı. 10 adet modern test ünitesinin bulunduğu, tamamen yeni tesiste, motor ve şanzımanın entegrasyonu yapılırken, konfor, dinamizm ile ataklık gibi karakteristik öğeler şekillendiriliyor. Birçok testin yapıldığı merkezde doğrudan tekerlekten ölçüm yapan yüksek hassasiyetli tork ölçüm istasyonunun yanı sıra klima test kabini de bulunuyor. Kabin içinde oluşturulan alçak basınç ile 5.000 metreye kadar yükseklik ve -30ºC dereceye kadar hava sıcaklığı laboratuvar ortamında canlandırılabiliyor. Araç test esnasında silindirler üzerinde hareket ediyor.



Yeni V8 motor, silindir kapatma özelliğinin yanı sıra silindir sıralarının ortasında konumlandırılan turbo besleme gibi verimliliği arttırmaya yönelik teknik çözümleri de bünyesinde barındırıyor.



reksiniminin olmadığı durumlarda supap zamanlama yönetimi CAMTRONIC üzerinden dört silindir kapatılıyor. Yüksek güç gereksinimi yok iken 3600 d/d'ye kadar modern bir 4 silindirli motor gibi çalışan V8, güç gereksinimi olması halinde milisaniyeler içerisinde kapatılmış durumda olan 2, 3, 5 ve 8'inci silindirleri devreye sokuyor. Bu geçiş yolcular tarafından hissedilmiyor. Yeni V8 silindirli çift turbo motor 3982 cc hacimden 476 HP / 350 kW güç ve 2000 d/d'de yaklaşık 700 Nm tork üretiyor. 455 HP / 335 kW güç değerine sahip öncüsü ile kıyaslandığında yeni V8 yüzde 10'un üzerinde yakıt tasarrufu sağlıyor. Silindir kapatma özelliğine sahip yeni çift turbo V8 motorun önümüzdeki yıl yeni S Serisi'nde kullanılması planlanıyor.

Mercedes-Benz'in M 264 koduyla üretim programına dahil ettiği 4 silindirli 2,0 litrelik benzinli motor litre başına ürettiği yaklaşık 136 HP/100 kW güç değeriyle bugüne kadar daha yüksek hacimli 6 silindirli motorların kullanıma sunduğu performans değerleri sunuyor. Yeni M 264, Twinscroll turbo besleme, kayışlı 48 Volt marş alternatörü (RSG) ve elektrikli 48 Volt beslemeli devirdaim pompası gibi teknik detaylarla öne çıkıyor.

Marş alternatörü (RSG) yakıt ekonomisi sağlayan bir dizi hibrit fonksiyonu beraberinde getiriyor. İlk çalıştırma anında son derece sessiz ve sarsıntısız olan sistem konforu desteklerken 2500 d/d'ye kadar olan devirlerde 12,5 kW ek güç kullanımı sunuyor.

Mercedes-Benz, Twinscroll teknolojisine sahip turbo tercih ediyor. Twinscroll turbo sisteminde iki adet silindirin egzoz çıkışı, egzoz gazı akışının optimize edildiği manifold ile birleştiriliyor. Bu yapı alt devirlerde daha yüksek tork ve eş zamanlı olarak daha yüksek güç üretimini mümkün kılıyor. Ayrıca CAMTRONIC ve sürtünme direncini azaltan önlemlerle verimlilik arttırılıyor.

Çevresel etkileri iyileştirmek üzere yeni teknolojiler geliştirmeye devam eden Mercedes-Benz bir ilke daha imza atarak benzinli motorda partikül filtresinin kullanımı yaygınlaştırıyor. S 500 modelinde iki yılı aşkın bir süredir partikül filtresini kullanan marka elde etmiş olduğu olumlu sonuçlar neticesinde M 256 ve M 176 kodu ile üretilen yeni motorları 2017 yılından itibaren bu teknolojiyle donatarak S Serisi'nde kullanıma sunacak. Söz konusu teknoloji takip eden süreçte diğer modellerde de devreye alınacak.

Benzinli motor partikül filtresi egzoz gazını küçük ve ince kurum parçacıklarından arındırıyor. Petek dokulu filtre sistemine giren egzoz gazı gözeneklerden geçerek parçalanıyor. Parçalanmayan kısımlar ise filtre sisteminde tortu oluşturuyor. Uygun sürüş koşullarında filtre sistemi kendi kendini düzenli temizliyor.

Yazı: Onno Usta / Stuttgart-Almanya

DOYUMSUZ SÜRÜŞ KEYFİ

Hem hız isterim, hem konforlu olsun uzun yollara gidebileyim derseniz çok şey mi istemiş olursunuz? BMW S 1000 XR için bu pek de sorun değil.



Tarkan'ın bir şarkısı vardı; "Öp öp öp öp doyamadım" diye. Ben de BMW S 1000 XR için bir "aranjman" yaparak şarkı sözlerini "Sür sür sür sür doyamadım!" şeklinde değiştirmek isterim... Çünkü durum tam anlamıyla bu cümle ile özetlenebilir. Akşam yatağa girince aklıma düşen şey şu oluyordu: "Sabah olsa da çıkıp binsem". İşte bunları bireştirince yekten şunu söyleyebiliyorum; kullanmaktan böylesine keyif aldığım ender motosikletlerden biri BMW S 1000 XR.

Peki, diyeceksiniz ki bu makinanın sürüşünü neden bu kadar sevdin? Öncelikle çok rahat bir oturma pozisyonu var. Motosiklet, diz, bacaklar, sırt ve kollara son derece ergonomik bir duruş imkanı veriyor. Fiziksel yapı farkına göre handikap olacak şeyler de var; mesela gidon biraz uzakta kalabilir kollarınız kısaysa. Ama çeşitli ayarlar ve parça ekleyerek bu sorunu aşabilirsiniz. Ben uzun kollu bir sürücü olarak ideali buldum. Ama yavaş sert manevralarda gidonu hızlı ve uzun kol hareketleriyle kullanmak zorundasınız; o zaman daha dengeli ve istediğiniz hamleyi alabiliyorsunuz. Bir diğer konu, yakıt dahil 228 kg ağırlığıyla, yüksekliğini ve kalıbını birleştirince insanın biraz gözü korkuyor. Ama kazın ayağı öyle değil, o kadar dengeli bir motor ki, trafikte aralarda vs son derece rahat kullanılıyor. Ayaklarınızı yere koyana kadar scooter edası var diyebilirim. Hatta durunca bile 3-4 saniye ayağını indirmeyi gerektirmeden dengede bekliyor. Ama ayağı yere basınca ağırlığı ve cüssesi "Ben varım" diyor. Yeri gelmişken, arkada oturan için de rahat bir pozisyon ve sele var. 1200 GS ile arkamda uzun süre seyahat eden eşim S 1000 XR'a tam not verdi.

Devam edelim neden çok sevdiğime; S 1000 XR inanılmaz dinamik bir motosiklet; yani çok güçlü ve harika bir motor-şanzıman kombinasyonuna sahip. 160 HP güç o kadar etkileyici ki, spor bir motosiklet kullanıyor hissini veriyor. Ama bir o kadar da ehlileştirilmiş bir güç. Yani gazı açtığınızda korkunç şasi hareketleri, kontrol yoksunluğu hissi yok. Elbette burada elektronik kontrol sistemlerinin de payı var. Fakat iyi çalışıyor olmalarını özellikle belirtmeliyiz.

Bu motor aslında Sport Touring olarak geçiyor. Yani hem hızlı ama hem de rahat oturarak uzun yolculuklar yapabileceğiniz, yüksek bir makina. Ama ben tabiri değiştiriyorum "Touring Sport" diyorum. Sürüş olarak yüksekliğine rağmen sanki "racing" sınıf gibi kabiliyetli. Biraz da vücudunuzu kullanmayı denerseniz, ne kadar atletik, kıvrak olduğuna inanamayacaksınız. Güç olarak zaten kağıt üzerinde bile her şey ortada. Gaz kolu oldukça hassas, ama bunu anlık aşırılıklar yapıyor olarak yorumlamayın, bilakis elinizdeki gücü dengeli kullanmanıza yardımcı





Sürüş pozisyonu yüksek ancak istendiği zaman çok atletik de olabiliyor.



Standart egzozun dışında 1,5 kg ağırlık tasarruf sağlayan titanyum Akrapovic egzoz seçeneği de sunuluyor.



Yüksekliği kolayca ayarlanabilen şeffaf rüzgarlığın renklisi de aksesuar olarak sunuluyor.



Opsiyon listesindeki hız sabitleyici uzun yolculuklarda çok işe yarıyor.



Analog devir saatine entegre edilen dijital panel kapsamlı bilgi akışı sağlıyor.

Teknik veriler

Silindir hacmi	999 cc
Motor tipi	4 silindir, 4 zamanlı, sıralı
Maksimum güç (kW/HP-d/d)	160 HP (11000 d/d)
Maksimum tork (Nm-d/d)	112 Nm (9250 d/d)
Maksimum hız	+200 km/s
Boş ağırlık	228 kg (yakıtlı)
Sele yüksekliği	840 mm
Depo	20 litre
Ön fren	2 x 320 mm disk
Arka fren	Tek 265 mm disk
Ön lastik	120-70/17
Arka lastik	190-55/17
Fiyat	87.977 TL

oluyor. Viraj içinde mesela ince ayarlı gaz açmaları çok kolay yapıyorsunuz.

Tork 9250 devirde 112 Nm ile maksimum değere ulaşıyor. Fakat buralara çıkmadan torkla tanışıklığınız başlıyor ve alt devirlerde de kendini fazlasıyla gösteriyor. 1500 devirde bile son derece akıcı ileri giden bir motosiklet sürüyorsunuz. Bu tork yeteneği S 1000 XR'ı neredeyse otomatik şanzımanlı gibi kullanmanızı sağlıyor. Trafikte 3'üncü vitesle neredeyse durma noktasındayken bile vites küçültmeden veya debriyajı kullanmadan gaz hareketleriyle ilerliyorsunuz. Veya 6'ıncı viteste düşük hızlarda vites düşürmeye mahal vermiyor, 4000 devirde misiniz, gazlayın bir anda şahlanıyor. İşte bu yetenekler motorun sürüş keyfini hat safhaya çıkarıyor, tabii ki kolaylığını da... Peki, devir 8-10 bin bandına geldiğinde ne oluyor? Açıklayalım; sizi zevkten bırakın dört köşeyi, 12 köşe yapan bir ivmelenme başlıyor. Ama dediğim gibi akıcı ve dengeli. Bu devir bandını aşınca flaş gibi yanan büyük beyaz "Vites değiştirme" ışığı da ayrı bir hava veriyor insana. Bu arada "Quick Shift" vites sistemi sayesinde bir F1 aracı gibi hızlı ve net vites değiştirmeleri tam gaz giderken bile yapabiliyor. Arada çıkan "bap, gup" sesler de eşantiyon... S 1000 XR'da ağabeyi S1000 RR'dan safkan performans izleri bulmak çok kolay. Zaten aynı olan motor bloğu 198 HP'den 160 HP'ye çekilerek biraz ehlileştirilmiş!..

S 1000 XR süspansiyonlarıyla "spor" vurgusunu hissettiriyor, sert olduğu tartışmasız. Peki, bu konfora nasıl etki ediyor? Başarılı bir süspansiyon teknolojisi olduğu için uzun kapanma ve geri tepmelerde sele üzerinde bir rahatsızlık yaratmadığı gibi rahat da hissettiriyor. Ama kısa darbelerde konfordan feragat ediyor.

Virajlarda motosikleti iyi tanımanız gerekli, sportif sürüş ve şasi mühendisliği gerçekten tartışılmaz ama "racing" motosiklet gibi kullanırken yüksekliğinden ötürü yatarken nispeten tedirgin olabilirsiniz. Ben zamanla karakterini anlayarak limitlerinin tahmin edilenden yukarıda, fakat yine de bir yarış motosikleti gibi olmadığını anladım, dikkat etmekte fayda var. Frenler için söylenecek çok şey yok; çok iyi duruyor. Özellikle bozuk yollarda sert frenlerle şasisinin dengesini denedim; geçer not alıyor. Fren-şasi ilişkisi viraj içi frenlerde de çok iyi. Sadece arka freni kullandığınızda daha iyi bir verim beklerdim. Yakıt tüketimiyse kullandığım süre boyunca 6,5 lt/100 km civarında oldu. Bu tamamen karma bir sürüştü, hem gazladım hem de sakin kullandım. Bence bu tip bir makina için gayet iyi. Geçen ay KTM için Mozart'ın motosikleti demiştim; S 1000 XR için de Beethoven'in motosikleti dersem tam olur...

Yazı: Koray Muratoğlu
Fotoğraflar: Ersan Sezer

GEÇMİŞTEN BUGÜNE AKLIMIZDA KALANLAR

Otohaber ailesi olarak geride bıraktığımız 25 yılda aklımızda kalan otomobillerle bundan sonra da unutulmayacağını düşündüğümüz otomobilleri sizlerle paylaşmak istedik. Herbirimizin bu otomobilleri seçmemizde önceliği farklı olsa da hepimizin ortak noktada buluştuğu nokta otomobil sevgisi.

Halit Bolkan
Genel Yayın Yönetmeni

Geçmişten
Çoğumuz onu ralli parkurlarında gökgürültüsü gibi patlayan egzoz sesi, inanılmaz ivmelenmesi ve şampiyonluklarıyla hatırlıyoruz. Temelde Fiat Tipo ile aynı altyapıyı paylaşan 4 tekerlekten çekişli bu özel otomobili bir kez kullanma fırsatım olmuştu. Saf sürüş keyfinin anlamını en iyi hissettiren otomobillerden biri olması onu seçmemdeki temel faktör.

Bugünden
Herkesin otomobil seçiminde farklı faktörler ön plana çıkabilir. Benim için en önemlisi sürüş keyfi. Bunun için çok yüksek güçlere sahip olmak gerekmediğini, bir otomobilin sürücüsüyle ne kadar bütünleşebileceğini kanıtlayan MX-5, günümüzde benim favori otomobilim. Eski nesillerini de sevdiğimi ekleyeyim...



Lancia Delta HF Integrale



Mazda MX-5

Eray Özgür
Yazıişleri Müdürü

Geçmişten
Yaşasın 90'lar! 1989 sonunda yollara çıkan 8 Serisi'nde 90'ları yaşamak mümkün. 8 ve 12 silindirli motorlarla üretilen bu kült lüks coupe belki BMW'ye istediğini veremedi ama çocukluğumdan beri benim rüyalarımı süsledi. Daha iyi otomobiller yok mu? Elbette var. Ama BMW için geleneksel olanları sıra dışı bir pakette sunan bu otomobille yaşamak istediklerim var. Mümkünse 1994 sonrası bir 850 Ci ile.



Bugünden
2009 yılında katıldığım bir konferansta elektrikli otomobillerin en az 2030 yılına kadar fantezi olarak kalacağından bahsedilmişti. Oysa yüksek akım artık yollarda. Tesla Model X de bu türün en ilginç örneklerinden biri. 4x4 aktarma, sıfır emisyon, 542 km menzil, 3,1 saniyelik 0-100 km/s ve 7 kişilik bir kabin. Bir de Tesla'nın meşhur otopilot özelliğini unutmayalım. Acaba mükemmel otomobil üretildi mi?

Koray Kodal
Test Editörü

Geçmişten
Tasarımında F16 savaş uçağından ilham alınmış. Aluminyum monokok karoser üstüne inşa edilmiş. Ayrton Senna geliştirmesine dahil olmuş. Ortaya ise yıllarca unutulmayacak, her görenin bir kez daha baktığı bir spor otomobil çıkmış. NSX iki kişilik ortadan motorlu bir spor otomobil. 3,0 litrelik V6 motor arka ortaya enlemesine yerleştirilmiş. NSX, 1990 yılından beri gerçek bir efsane.



Bugünden
Onu defalarca görümüş olsam da Silverstone Pisti'nde direksiyonu başına geçtiğimde saygım daha da arttı. GT-R, virajları düzlüklere çeviren sıradışı bir otomobil. Benzer performansı sunabilen rakiplerinden çok daha makul fiyatla ulaşılabiliyor olması da bu efsaneye daha fazla kişinin ulaşabilmesini sağlıyor. Bugünden itibaren 25 yıl hiç dokunulmasa bile GTR bir efsane olmaya devam eder.

Önder Bahar
Görsel Yönetmen

Geçmişten
Bir dönem sahibi olduğum Fiat Coupe'nin o zamana göre etkileyici tasarımı, 2.0 lt'lik 150 HP'lik motorunun vermiş olduğu sürüş keyfi hafızamdan silinmiyor olması benim için Fiat Coupe'nin artılarından. Akaryakıt istasyonları ve servislere yapılan sık ziyaretlere rağmen Fiat Coupe, döneminin en özel otomobillerinden biriydi.



Bugünden
Bugüne gelecek olursak otohaber ve diğer çalıştığım otomobil dergileri sayesinde kullanma şansına sahip olduğum Mercedes G Serisi arazi kabiliyetiyle tartışılmaz bir efsane. Arazide adeta asfalt üstünde gibi keyfli, konforlu ve rahat. Şehirde de rahat yönetilebilen G Serisi uzun yıllar daha sınıfının zirvesinden inmeyecektir.

Onno Usta
Teknik Danışman

Geçmişten
Üstten çift eksantrikli ve 16 supaplı üretimlerin patent sahibi olan Cosworth'ün patent süresi bitmeden Mercedes'in ilk ürettiği 16 supaplı motor 235 HP gücündeydi. Bu özel motor, kısıtlı sayıda üretilen, üretildiği yıllar itibariyle gerek performans gerekse konfor açısından benim için gerçek bir klasik olan 190 E 2.5-16 Evolution II'de kullanmıştı.

Mercedes-Benz 190 E 2.5-16 Evolution II



Jaguar XE



Bugünden
Hafif alaşımlı gövde üretimi, arkadan itiş, iyi ayarlanmış süspansiyon, aşırı beslemeli (supercharger) V6 motoruyla, yüksek performans ve çok iyi yol tutuş özellikleri sergileyen, üstelik bunu 8 ileri vitesli otomatik ZF şanzımanın keyifli kullanım özellikleriyle sunan Jaguar XE doyumsuz bir sürüş keyfi yaşatıyor.

Ersan Sezer
Fotoğraf Editörü

Geçmişten
Mitsubishi tarafından 1992 yılından bu yana üretilen ve Lancer'in "EVO" etiketli yüksek performanslı spor kompakt otomobili olarak efsaneleşti. Bir sedan otomobilin en spor hali Lancer Evolution'un 2007 yılındaki 10 nesli ve 2015 yılında Final Edition ile son olarak üretildi. Otomobil Tommi Makkinen ile kazandığı Dünya Ralli Şampiyonası ile en prestijli günlerini yaşayan ve efsaneleşen model oldu.

Mercedes-AMG A45 4Matic



Mitsubishi Lancer Evolution



Bugünden
Bu seçimdeki ana unsur her iki otomobilin iki litre turbo motora ve dört tekerden çekiş sistemine sahip olması. Geçmişte ve günümüzde en verimli güç ve dengeyi bir arada sunması. Mercedes-AMG A 45 4MATIC'in 2,0 litrelik motoru 381 HP ve 475 Nm'lik maksimum torku ile gerçek bir performans makinesi. A 45 4Matic şu anda dünyanın en güçlü kompakt sınıf otomobili. 2,0 litrelik motoruysa litre başına en yüksek gücü üreten motor unvanını taşıyor.

Ünal Akan
Sayfa Sekreteri

Geçmişten
Sağlamlığı, sorunsuzluğu ve daha birçok özelliği ile Toyota Corolla, otomobil tarihine adını yazdırmış bir model. Özellikle yedinci nesil, yani 1993'te Türkiye'ye ithal edilen ve 1994'te yerli olan model ise yani efsane Corolla için anlatılacak çok şey var. Aracın kokpit tasarımı oldukça şık, yol tutuşu başarılı, bagajı geniş, güvenli, yedek parçası bol. Corolla'nın en büyük artısı motor, çünkü hem ekonomik hem de dayanıklılığı nam saldı.



Toyota Corolla

Mazda3 Hatcback



Bugünden
Mazda'nın Skyactiv teknoloijisiyle geliştirilen Mazda 3 Hatchback, dinamik görüntüsü ve diğer özellikleriyle başarılı bir model. Zaten güçlü duruşu, geniş iç hacmi, performansıyla ilk bakışta beni etkiliyor. Önümüzdeki 25 yıla ve sonrasına kendini daha da geliştirerek damgasını vuracağına inanıyorum. Sonuçta iki çocuk babası biri için bundan daha iyi bir otomobil olabilir mi?

Baturhan Boyacılar
Editör

Geçmişten
İkinci nesil Subaru Legacy Station'nın tasarımı çok başarılıydı. Outback ise büyük sis farları ve jantlarıyla daha iddialı bir görünüm sunuyordu. Outback, motor, şanzıman ve 4x4 aktarma konusunda zaten Subaru'nun genlerini taşımaya devam ediyordu. Aslında Outback ilk crossover değildi ama 1990'larda yeni büyümeye başlayan crossover ve SUV'lar için yeni bir pazarın temelini atan modellerin başında geliyor.





Subaru Outback



Renault ZOE

Bugünden
Şehir içinde oldukça pratik olan küçük otomobiller, ekonomi konusunda da başarılıdır. Bazı markalar bu otomobilerde uzmandır. Clio'dan yola çıkıp Renault 5 ve Renault 4 deyip geçmişe gidersek Fransız üreticinin başarılı eserlerini görürüz. Gelecekte fişli küçük otomobiller yani Renault ZOE ve bunun gibi yüzde 100 elektrikli otomobiller geleceği aydınlatacak.

Burak Kaya
İnternet Editörü

Geçmişten
İlk olarak 1999 yılında Detroit Otomobil Fuarı'nda tanıtılan BMW X5'in üretilmesi tema olarak SUV trendinin yükselmeye başladığı zamanlara denk geliyor. Aslına bakarsanız, bir nevi SUV'ların bu kadar popülerleşmesinde lokomotif modellerden biri olan X5, aynı zamanda Münih merkezli markanın da SAV(Sport Activity Vehicle) adlandırdığı sınıfın da yaratıcısı. Dolayısıyla benim geçtiğimiz 25 yıldaki dikkat çekici modelim BMW X5.





BMW X5



Honda Civic Type-R

Bugünden
Performanslı Japon otomobili denince akla ilk gelen otomobillerden biri olan Civic Type R'ın son nesli, önümüzdeki 25 yılda dikkat çekici modellerden biri olarak hafızalarımızdan çıkmayacak. Selefleri gibi ikinci elde rüya otomobillerden biri olacağına eminim.

Okan Tümen
Dijital Platformlar Sorumlusu

Geçmişten
1974 yılında üretimine başlanan Golf, 32 milyon adetten fazla satılma başarısını gösterebilen ender otomobillerden. 1991 yılına kadar olan süredeki iki nesli başarılıydı. Ancak, 1991 yılında tanıtılan üçüncü neslinden, günümüzdeki mevcut yedinci nesline kadar çok büyük başarılara imza attı. VW'in en çok satılan modeli olmasının yanında kompakt hatchback sınıfının adeta referans modeli haline geldi. Benim için dördüncü nesil çok etkileyiciydi.





VW Golf IV



VW e-Golf

Bugünden
Otomobil devleri artık mesailerinin çok ciddi bir bölümünü, yeni elektrikli araçlar ortaya çıkarmak ve mevcut elektrikli modellerini geliştirmek için harcıyor. Çok uzak olmayan bir gelecekte, elektrikli araçların piyasayı ele geçireceğini düşünüyorum. Volkswagen Golf, yenilediği yedinci neslini henüz tanıttı. Elektrikli versiyon olan e-Golf, yenilenmiş hali ile 300 km'lik gayet tatminkar bir menzil sunuyor. Önümüzdeki yıllarda Golf'ün elektrikli versiyonu büyük başarılara imza atacak gibi gözüküyor.



TEKNOLOJİDE ÇÖZÜM UZMANI

Motorlu taşıt üreticilerine araştırma, geliştirme ve danışmanlık hizmeti veren FEV'in CEO'su Prof. Dr. Stefan Pischinger ile yaptıkları çalışmaları, geleceğin otomobillerini ve Türkiye için yerli markanın neden gerekli olduğunu konuştuk.

FEV'in çalışmalarından bahseder misiniz? FEV'in ana uzmanlık alanı nedir?

Prof. Dr. Stefan Pischinger: Dünya çapında tanınan bir şirket olarak FEV, müşterilerine araç geliştirme hizmetleri sağlamaktadır. Bu amaçla, kendimizi müşterilerimizin karşılaştığı sorunlar için yenilikçi ve geleceğe yönelik çözümler üretmeye adamış durumdayız. Babam Prof. Franz Pischinger'in FEV'i kurmasından beri bu odağımız hiç değişmedi. 1970'lerde FEV motor geliştirme odaklı bir şirket olarak kuruldu ve o günden beri yetkinliklerimizi ve kaynaklarımızı çok büyük ölçüde arttırdık. Günümüzde uzmanlık alanlarımız, danışmanlıktan geliştirmeye, yeni araç konseptlerinin testlerinden seri üretime kadar uzanmakta. Geleneksel motor ve aktarma organlarının geliştirme çalışmalarına ek olarak araç entegrasyonu, kalibrasyon, dizel ve benzinli araçların homologasyon çalışmaları, hibrit araçlar, elektrikli araçlar ve alternatif yakıtlar üzerinde de artan önemle çalışmalar yürütüyoruz. 2010'dan itibaren de kendi elektirikli araç filomuz üzerinde geliştirme çalışmaları sürdürmekteyiz.



FEV, motor geliştirme odaklı olarak kurulsa da zamanla bir otomobili baştan aşağı geliştirebilecek yetkinliğe ulaşmış.

FEV'in uzman mühendisleri şu anda ileri düzey elektrik kontrol üniteleri, birbiriyle iletişim halindeki araçlar ve otomasyon çalışmaları üzerinde odaklanmış durumda. Bu yeni teknolojiler, sayısız derecede yeni fonksiyonların, tedarikçilerin ve geliştirme projelerinin oluşmasına öncülük ediyor. Araçlara eklenen yeni elemanların diğer elemanlarla etkileşimi sonucunda fonksiyonların araca özel olması ortadan kalktı. Buna karşılık dışarıdan gelen özellikler ve fonksiyonlar yüksek derecede hassasiyet gerektiren güvenlik ve dayanımı etkilemekte. Bu durum hem araç içinde hem de araç dışında çok sayıda etkileşime neden olmaktadır. Mevcut bilgi dağarcığı sayesinde FEV, hem otomotiv sektöründe hem de sektör dışı alanlarda bütün bir sistemi dikkate alabilmektedir. Bu sayede bütün bir sistemin planlanmasından gerçekleştirilmesine, süreçlerin doğrulanmasından çözümlerin uygulanmasına kadar tüm geliştirme faaliyetleri sorunsuz bir şekilde tamamlanmaktadır.

İleri düzey mühendislik çözümleri, ileri düzey mühendislik araçları gerektirmektedir. Bu durum nedeniyle müşterilerimiz artan karmaşıklık, yüksek maliyet baskısı ve daha kısa süreli geliştirme süresi gibi sorunlarla yüz yüze gelmektedir. FEV'in Yazılım ve Test Çözümleri bölümü, geliştirme süreçlerini daha verimli kılacak bir ürün portfolyosuna sahip. Kullandığımız ekipmanlar geliştirme süreçlerini yoldan test merkezine ve hatta bilgisayar ortamında simülasyonuna kadar transferini mümkün kılmaktadır. Ek olarak, yenilikçi ölçüm ekipmanlarımız ve yazılım çözümlerimiz test merkezlerinin yüksek verimli olarak işletilmesine olanak sağlamaktadır. Bu teknolojileri bir yandan müşterilerimize sunarken bir yandan da dört kıtada 35 lokasyonda bulunan 180 test merkezimize aktarmaktayız.

Geliştirdiğiniz projelerden bahseder misiniz?

Pischinger: Müşterilerimizle olan projelerimiz mutlak bir gizlilik içinde yürütülmektedir, bu nedenle herhangi bir yerde yayınlayamıyoruz. Fakat bir mühendislik hizmeti sağlayıcısı olarak geliştirme süreçlerimizin odağının

sürekli değiştiğini söyleyebiliriz. Alternatif aktarma organları ve araçların birbirleriyle etkileşiminin önemi her geçen gün artsa da orta vadede dizel ve benzinli motorlar gerek hibrit sistemlerin parçası olarak gerekse temel aktarma organları olarak geleceğin mobilitesini belirlemeye devam edecek. O nedenle bu sistemlerin optimizasyonu son derece gerekli ve bu nedenle geliştirme aktivitelerimizin hala önemli bir bölümünü kapsıyorlar. Gerçek Sürüş Emisyonları (Real Driving Emissions) ve gittikçe zorlaşan emisyon kriterleri yenilikçi çözümlere olan talebi artırıyor. Yüksek derecede verimli bir dizel motor örneği olarak Jaguar Land Rover'ın Ingenium (AJ20D4) örneği verilebilir. Bu motor, yeni Jaguar XE ve XF modelleri için kullanıldı. XE modeli için CO_2 emisyonu sadece 99 g/km ve XF modeli içinse sadece 109 g/km. Ingenium motorunun geliştirilmesi esnasında FEV egzos/emisyon sisteminin optimizasyonu, geliştirilmesi ve kontrolü üzerinde çalıştı. Buna ek olarak sürüş kalitesini artırmak amacıyla kalibrasyon faaliyetlerini de gerçekleştirdi. Bu kalibrasyon faaliyetleri, motor hızı, sürüş sesi, emisyonlar ve özellikle yakıt tüketimini önemli ölçüde azaltan çok uzun oranlı bir vites kutusu kullanılmasını sağladı.

48 Volt'luk altyapı entegrasyonu güç aktarma organları hibridizasyonu açısından önemli bir başlangıç adımı olduğunu kanıtladı. 48 Volt'luk altyapı geleneksel bir güç aktarma organının yeniden tasarımına gerek bırakmayacak şekilde yüksek performanslı ek sistemler için ek güç ve enerji sağlamaktadır. Bu bağlamda FEV mühendisleri ek bir "e-charger"ı Mercedes AMG A 45 konsept aracına yerleştirdi. Düşük hızda ve yüksek derecede dinamik yük değişimlerinde maksimum performansı almak için optimize edilmiş 48 Volt'luk elektrik ünitesi iki kademeli turbo sistemini desteklemekte. 450 Nm'lik maksimum tork, 1600 d/d'de, yani aynı seri için 650 d/d daha erken devreye girmektedir. Sonuç olarak AMG A 45'nin esneklik ve cevap verebilirliği dikkate değer derecede arttırılmış ve vites sayısı değişimi minimize edilmiş oldu. Örnek olarak 80 km/s'den 120 km/s'ye ivmelenme seçilen vitese göre yüzde 40'a kadar daha verimli oldu.

Türkiye pazarına neden girdiniz?

Pischinger: FEV için Türkiye'de olmak, hem yüksek kabiliyette mühendislere sahip olmak hem de Türkiye ile beraber Avrupa ve Asya ülkelerine de yüksek kalitede mühendislik hizmeti sağlamak demek. Türkiye şimdiye kadar seri üretim alanında önemli başarılar yakaladı; fakat şu anki noktada Ar-Ge faaliyetlerine daha fazla yatırım yapması gerekiyor. FEV Grubu, Türkiye'ye Almanya'dan teknoloji ve know-how transferi gerçekleştirmek üzere kuruldu. Türkiye seri üretim konusunda gerekli uzmanlığa sahip ve FEV de Türkiye'nin kendi markasını yeni fikirler ve en son teknolojilerle yaratmaya katkı sağlamak için burada. Türkiye'deki çeşitli otomotiv şirketleriyle bağlantı halindeyiz ve birçok projede hem Türkiye'deki hem de uluslararası alandaki müşterilerimizle çalışıyoruz. Ek olarak Türkiye'nin yerli ticari, hibrit ve elektrikli araçları için ileri seviyede aktarma organları teknolojilerini geliştirme konusunda oldukça istekliyiz. Eğer Türkiye yerli araç üretimine başlarsa FEV bu konuda önemli bir rol oynamaya hazır. Test çözümleri de ürün ve servis ağacımızda önemli bir kısımı oluşturuyor. Türkiye'deki yerel test merkezlerinin kurulumu yerli araç üretimi açısından hayati önem taşıdığından FEV bu alanda da destek vermeye hazır durumdadır.

Türkiye'deki yerli üreticileri ve araştırma geliştirme çalışmalarını değerlendirir misiniz?

Pischinger: Türkiye, otomotiv teknolojilerindeki kullanılan parça ve sistemler hakkında kaliteli üretim teknolojilerine sahip olmasıyla biliniyor. Pek çok Türk şirketi Ar-Ge faaliyetlerine agresif olarak yıldan yıla artacak şekilde yatırım yapıyor. Biz Türkiye'nin yerli aracını geliştirme ve üreme girişimini Türkiye'nin Ar-Ge faaliyetleri açısından son derece önemli bir adım olarak görüyoruz. Yerli araç Türkiye'deki know-how'ı artıracak ve otomotiv endüstrisinde Türkiye'yi önemli bir noktaya taşıyacaktır. Güç ve aktarma organlarında tecrübeli ve global bir şirket olarak FEV, Türkiye pazarındaki teknolojilerin geliştirilmesi için gerekli teknolojik çözümlerini ve know-how transferini sağlayabilecek durumda. Güç aktarma organlarıyla ilgili Ar-Ge faaliyetlerinin gelecekte artmasını bekliyoruz ve FEV Türkiye bu faaliyetleri her zaman desteklemeye hazır.

Gelecekteki planlarınız nelerdir?

Pischinger: FEV, ileri düzey araçların, motor aktarma organlarının elektronik kontrol sistemlerinin ve gelecekteki emisyon ve yakıt ekonomisi standartlarına hitap eden hibrit-elektrik araçları tasarlamakta, geliştirmekte ve prototipini üretmektedir. Mühendislik kabiliyetlerimizi elektronik, telematik ve bilgi-eğlence sistem mühendisliğini, siber-güvenlik ve gelişmiş sürücü destek sistemlerini içerecek şekilde geliştiriyoruz. Sadece tam bağlantılı ve otonom araçlarla ilgili konulara değil aynı zamanda bütün bir aracın geliştirme sürecinden üretim başlangıcına kadar olan tüm süreçlere de güçlü şekilde odaklanacağız.

Bu kabiliyetlerimizi dikkate alarak FEV yerli motor ve aktarma organları endüstrisine hem yerel hem de uluslararası alanda tecrübesi olan ekibiyle destek olmayı hedefliyor. Bu sayede FEV, Türkiye pazarındaki müşterileri için öncü çözümler üretmeye devam edecektir. Ayrıca FEV Türkiye olarak yerel araçların ve motor aktarma organlarının test edilmesinde güçlü bir oyuncu olmak istiyoruz.

Yazı: Baturhan Boyacılar

FEV DAY OF POWERTRAIN TURKEY 2016



FEV Day of Powertrain Turkey 2016'ya 36 uluslararası firma ve üniversitelerden katılım gerçekleşti. Türkiye'nin yanı sıra farklı ülkelerden gelen konuşmacılar, motor ve güç aktarma organları alanındaki en son teknolojik gelişmeleri ele aldı.



FEV Grup Holding Başkan ve CEO'su Prof. Dr. Stefan Pischinger, FEV'nin çalışmalarını ve gelecek planlarını anlattı.



Başta Ford-Otosan olmak üzere çeşitli markaların yöneticileri konferansta konuşmacı olarak yer aldı.



Konferansta FEV Grup Holding Başkan ve CEO'su Prof. Dr. Stefan Pischinger ve FEV Türkiye ekibi hazır bulundu.



FEV Day of Powertrain Turkey 2016 konferasına yerli ve yabancı otomotiv markalarının temsilcileri de katıldı.

ANLAM KARMAŞASI

BMW X1, markanın SUV dünyasına girişin en ucuz bileti olmasıyla dikkat çekse de, uzun dönem test konuğumuz olan 2,0 lt'lik dizel motorlu ve 4x4 versiyonuyla ise hem yetenekleri hem de fiyatıyla boyundan büyük bir otomobil haline geliyor.





FİYAT PARADOKSU

X1 hemen her açıdan oldukça başarılı bir otomobil. Yol tutuş, konfor, kalite, donanım, iç mekan genişliği gibi konularda sınıfının en çalışkan öğrencisi gibi görünüyor. Ancak 2,0 litre dizel motor, otomatik şanzıman ve xDrive 4 tekerlekten çekiş üçlüsü, fiyatını ağabeylerinin seviyesine çıkarıyor.





ÇOK YÖNLÜ BİR ÇÖZÜM

BMW X1, çok yönlülük konusunda sınıfı geçen bir model. Güçlü motor ve ona eşlik eden dinamik altyapı sayesinde çevik bir sürüş karakteri sunan otomobilin en önemli dezavantajı otomatik bir dizel veya 4x4 aktarma isteyenler için sadece 2,0 lt'lik bir motor sunması. Keşke 1,5 lt'lik motorlarda aktarma ve çekiş alternatifleri daha zengin olsaymış.



190 HP gücündeki dizel özellikle soğukken gürültülü. Ancak performans ve yakıt tüketimi konusunda övgüyü hak ediyor.



Elektrikli sürücü koltuğunda iki pozisyon hafızası sunuluyor.

Karoser

Birinci nesliyle karşılaştırıldığında en önemli farkı arkadan itiş yerine BMW'nin UKL adını verdiği önden çekişli platformuna geçişle gösteren X1, bu sayede motorların enlemesine yerleşimiyle boyutlarını daha verimli kullanıyor. BMW'nin geleneksel hatlarını başarıyla modern bir biçimde harmanlayan otomobilin sürüş pozisyonu sürücünün yolla etkileşimini kesmeden çevreye hakim olmasını sağlayacak kadar yüksek. Birinci nesilde sıkça eleştirilen vasat malzeme kalitesi yeni nesille birlikte yerini özenli ve premium hissi veren bir atmosfere bırakmış. Bu algıda kullanılan malzemeler kadar seçilen renkler de pay sahibi. İyi şekillendirilmiş koltuklar konforu desteklerken, sunulan yaşam alanı uzun boylular için dahi sorunsuz.

Motor ve sürüş özellikleri

Sportif sürüş karakterini uzun yıllardır marka felsefesinin odağına konumlandıran BMW, X1'de de dinamik ve sürüş keyfi veren bir otomobile imza atmış. Selefiyle karşılaştırıldığında artık konforu arka plana atmayan daha dengeli bir süspansiyon sistemine yer verildiği görülüyor. Direksiyon sistemi sınıfının en direkt örneklerinden biri. Ancak ağırlığı bazı tüketicilere fazla gelebilir. 8 ileri vitesli otomatik şanzıman ve motorun uyumlu işbirliği sayesinde verimli bir güç ünitesine sahip olan X1, performans konusunda beklentileri rahatlıkla karşılıyor.

Rekabet karnesi

Düşük silindir hacimli motora sahip kompakt SUV'lar Türkiye'de hiç olmadıkları kadar popüler. BMW X1, bu konuda tüketicilere 1,5 lt'lik bir benzinli ve bir de dizel motor sunarak hem satış fiyatında hem de yıllık MTV'de avantaja sahip. Ancak iş 4 tekerlekten çekişli veya dizel-otomatik bir X1'e geldiğinde tüketicilerin karşısına sadece bizim de konuğumuz olan 2,0 lt'lik motorlu versiyon çıkıyor. Ve bu durumda da başlangıç fiyatı neredeyse 100.000 TL artıyor. Sınıfındaki premium rakiplerine bakıldığında da BMW'nin tarifeyi yüksek tuttuğu görülüyor.

Sonuç

Sürüş özelliklerinde kompakt bir hatchbackin kıvraklığını ve bir SUV'un kendinden emin yapısını birleştiren X1, pahalı ancak kaliteli bir otomobil. Sürüş dinamikleri konusunda sınıfının örnek öğrencileri arasında yer alan otomobil, buna karşın selefinden farklı olarak hatırı sayılır bir süspansiyon konforu da sunabiliyor. İç mekanda sunulan fonksiyonel çözümler sayesinde neredeyse MPV'lerin kullanışlılığı karşımıza çıkıyor. 1,5 lt'lik benzinli versiyonun 2,0 lt'lik test aracına göre neredeyse yarı fiyatına satılması potansiyel X1 müşterilerinin bu versiyona yönelmesine neden olabilir.


Arka koltukları katlamak için bagaj duvarındaki kolları çekmek gerekiyor.


Yüksek çözünürlüklü merkezi ekrandan takip edilen geri görüş kamerası hassas çalışıyor.

DİNAMİK BİR SEÇENEK



Test aracımızın 2,0 litrelik dizel motoru beklenilen ataklığı sağlayabiliyor. Hızlanma ve esneklik test verilerinde başarılı olan otomobilin 7,1 lt/100 km'lik ortalama test verisi de makul bir tüketim değeri olarak kayda geçiyor. Direksiyon ve süspansiyon sistemleri de marka imajına gölge düşürmeyecek dinamikliği karşılıyor.



Teknik veriler	
Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, enlemesine
Yakıt	Dizel
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1995 cc
Maksimum güç	140 kW/190 HP 4000 d/d
Maksimum tork	400 Nm 1750 d/d
0-100 km/s hızlanma	7,6 sn
Maksimum hız	219 km/s
Şanzıman	8 ileri otomatik
Aktarma	4x4
Test verileri	
Hızlanma	
0-50 km/s	2,7 sn
0-80 km/s	5,5 sn
0-100 km/s	8,3 sn
0-120 km/s	11,8 sn
0-130 km/s	14,1 sn
0- 400 m	16,0 sn
Esneklik	
60- 100 km/s (D'de)	4,7 sn
80- 120 km/s (D'de)	5,8 sn
Fren mesafesi	
100-0 km/s soğuk/sıcak	38 m / 38 m
Yakıt tüketimi	
Test tüketimi	7,1 lt/100 km
Fabrika verisi ortalama	4,9 lt/100 km
CO_2	130 g/km
Kapasiteler	
Uzunluk /Genişlik / Yükseklik	4439 mm / 1821 mm / 1598 mm
Dingil mesafesi	2670 mm
Yakıt Deposu	61 lt
Ağırlık	1625 kg
Test aracı lastik ölçüsü	225/50 R18
Bagaj hacmi	505/1550 lt
Fiyatlar	
Baz fiyat	276.600 TL
Test aracı fiyatı	328.944 TL
Değerlendirme	 ★★★★☆


Arka koltuktaki kol dayanağının içinde geniş eşya gözleri ve bardaklıklar bulunuyor.


Büyük bir alanı kaplayan açılabilir panoramik cam tavan kabin ferahlığına katkı sağlıyor.

UZUN YOLDA DA KEYİFLİ



Uzun yolda sürüş tecrübesi yaşadığım BMW X1'in ses yalıtımını başarılı buldum. Yüksek karosere rağmen süspansiyon sisteminin sürüş güvenliğini sağlayacak sıkılığa sahip olması beğenimi kazandı. Geniş cam yüzeylere sahip olan otomobilde kabin içi ferahlığının başarılı düzeyde olması ve 2.0 lt'lik motor uzun yolda ayrı bir keyif veriyor



ONNO USTA

Yazışma Adresi: otohaber Dergisi, Barbaros Bulvarı, Cam Han, No: 153 Beşiktaş/İstanbul
Faks: 0212 227 52 24
onno.usta@otohaber.com.tr

Türkye'nin en çok tanınan ustası olan Onno Usta, otohaber'in ilk sayısından itibaren okurlardan gelen soruları yanıtlamaya başladı ve bilgisiyle, çözüm önerileriyle bir fenomen haline geldi. Bakalım 25 yıldır ne gibi sorular gelmiş?



08/07/1992

Suzuki Vitara hakkında bilgi verir misiniz?

Sahibi olduğumuz Suzuki Vitara JLX'in maksimum hızını ve motor gücünü bilmiyorum. Bu aracın teknik özelliklerinden bahseder misiniz? Bir de Vitara'yı kendi sınıfındaki modellerle karşılaştırıp derginizde yayınlarsanız çok memnun olurum.

İbrahim Deveci

Sayın İbrahim Deveci,

Sahibi olduğunuz 1990 model Suzuki Vitara JLX'te görev yapan 1,6 lt'lik motor, 82 HP güç üretiyor. Boş ağırlığı 970 kg olan ve 5 ileri manuel şanzımana sahip bu araç 144 km/s maksimum hıza ulaşıyor. 3620 mm uzunluğundaki araç, 4x4 aktarması ve yerden yüksekliği sayesinde arazide de oldukça pratik bir model. Daihatsu Feroza'ya rakip olan ve Suzuki Samurai'ye alternatif olarak sunulan Vitara, özellikle sahil yörelerinde tercih edilen bir araç.

Renault Clio Symbol neden yağ yakar?

2006 model Renault Clio Symbol 1.5 dCi (65 HP) sahibiyim. Aracımın motoru 90.000 km'de yağ yakmaya başladı. Görüştüğüm ustalar, motorun inmesi gerektiğini söylediler. Ne yapmam gerekiyor?

Ali Ülgen/Bursa

Sayın Ali Ülgen,

2006 model olan Renault Clio Symbol 1.5 dCi'nin yağ tüketimin miktarını ve süresini belirtmemişsiniz. Bu motorlar genelde 8.000 km periyotlarında yağ eksiltirler, ki bu da dizel motorların zaten yapısından kaynaklanır. Motorun yağ eksiltme oranının artması acaba yakarak mı yoksa sızıntı sonucu mu oluşuyor? Bu tespit çok önemlidir. Ayrıca turbo olan motorun turbosunun da yaşlanması nedeni ile yağ yakma ve eksiltme nedeni olabileceğini de dikkate almak gerek. Diğer bir yağ yakma veya eksiltme sorunu ise motor yağının uzun süredir kullanılanın farklı bir marka ile değiştirilmesidir. Marka değişmesi sonrasında devamlı kullanılmış olan yağın kimyasal yapısının oluşturduğu faydalı kurumları yeni bir markanın farklı olan kimyasallarının yakması, eksiltme nedenidir, ki bu birkaç yağ değişim süresi devam edebilir.

AYIN MEKTUBU

Mercedes 200'ün motor gücünü arttırmak için neler önerirsiniz?



Otomatik şanzımanlı Mercedes 200 (W124) sahibiyim. Otomobilimde özel aksesuarlar olduğu için satmayı düşünmüyorum ama motor performansından da memnun değilim. Bu nedenle aracımın silindir hacmini arttırmak istiyorum. Bu konuda neler önerirsiniz? Bu işin maliyeti ne olur?

Ahmet Günay

Sayın Ahmet Günay,

Sahibi olduğunuz W124 Mercedes 200'ün model yılını belirtmemişsiniz. Mercedes 200'ün karbüratörlü olduğunu ve 1987 yılına kadar üretildiğinin düşünürsek DIN normunda 109 HP'lik motora sahip ve torku ise 160 Nm'dir. Bu aracın maksimum hızı 185 km/s, 0-100 km/s hızlanması 12,3 saniyedir. Ortalama yakıt tüketimi 11,0 lt/100 km olan bu aracın 1300 kg boş ağırlığına ek olarak hem aksesuarlı, hem de otomatik şanzımanlı olduğunu düşünürsek performansının yetersiz olması normaldir. Bu motoru güçlendirmek yerine daha büyük silindir hacmine sahip 230 E, ya da 300 E'yi tercih etmelisiniz. Ancak büyük hacimli motora sahip Mercedes W124 kasa bulabilmek ise çok zor olsa da bu konuda araştırma yapmanızı öneriyorum.

Önemli bir farklı nokta ise motorunuzun kurumlanması sonucunda 40-50.000 km'de bir yapılması gerekli olan Carbon Clean işleminin uygulanmamasıdır. Yoğun kurumlar hem turboyu bozar hem de motorun ömrünü kısaltır. Yukarıda bahsettiğim kontrollerin yapılması sonucunda daha sağlıklı karar verebilirsiniz.



21/09/1992

Porsche 911 ile 928 hakkında bilgi verir misiniz?

Porsche'ye karşı çok ilgili olduğum için bana Porsche 928 ile 911 hakkında bilgi verir misiniz? Bu araçlara uygulanacak aksesuarlar nelerdir? Porscheler hakkındaki genel düşünceleriniz nelerdir?

Oktay Alkan

Sayın Oktay Alkan,

Mektubunuzda hangi 911 ve 928'in özelliklerini istediğinizi belirtmemişsiniz. Bu nedenle size önce 1991 model 911 Turbo'nun teknik özelliklerini veriyorum. 911 Turbo'da görev yapan hava soğutmalı 3,2 litrelik, 6 silindirli boxer motor 320 HP güç üretiyor. Arkadan itişli ve arkadan motorlu bu araçta 5 ileri manuel şanzıman görev yapıyor. Maksimum hızı 270 km/s olan 911 Turbo'nun 0-100 km/s hızlanması ise 5,0 saniye. Teknik özelliklerini istediğiniz Porsche 928'in 1991'de üretilmeye başlayan 5,4 GTS modelinin veriyorum. Bu araçta görev yapan 5,4 lt'lik V8 motorr 375 HP güç ve 500 Nm tork üretiyor. 275 km/s maksimum hıza ulaşan bu aracın 0-100 km/s hızlanması ise 5,7 saniye. Uygulanabilecek aksesuarları ise Türkiye'de bulmak pek mümkün değil. Ne yazık ki yedek parçası bile bulunmayan bir otomobilin aksesuarını temin etme şansınız çok zor. Ayrıca yine aynı sebepten dolayı Türkiye'de Porsche'ye sahip olmak ve yürütmek de hayli zor. Porscheler hakkındaki genel düşüncemi sorarsanız, 911 ve 928, eskiyen tasarımına rağmen mükemmel motor ve mekanik aksama sahipler.

26/08/1992

Fiat Uno'ya turbo taktırmamı önerir misiniz?

Ailece otomobillere meraklı olduğumuz için, Nissan 200 SX, Renault 5 ve Mazda'nın 929 Royal Classic ile 323 HB ve MX-5 modellerine sahibiz. Buna ek olarak ben de kendime Fiat Uno 70 SX satın aldım. Uno'nun motor bölümünün altında yani karter bölgesinde motor koruması yok. Aracın alt bölümüne orijinal bir karter koruma taktırmam mümkün mü? Ya da benim bir koruma sacı yaptırmamı önerir misiniz? Ayrıca aracımda görev yapan 72 HP gücünde ve 1371 cc hacmindeki motorun gücünü arttırmak için turbo uygulamasını önerir misiniz? Son olarak aracımın üzerindeki 165/65 R13 ebatlı lastikleri 195/50 R15 ebatlarında lastik taktırsam aracımın performansı bu durumdan nasıl etkilenir? Daha sert süspansiyon ve amortisör taktırmayı düşünüyorum, bana hangi markaları önerirsiniz?

Fatih Bıyıkçıoğlu

Sayın Fatih Bıyıkçıoğlu,

Sahibi olduğunuz Fiat Uno 70 SX i.e.'nin alt bölümüne uygun koruyucu sac parça imalatını oto sanayi sitesinde yaptırabilirsiniz. Aslında araca daha sert amortisörler taktırdığınızda zaten kartere korumaya ihtiyacınız olacak. Uno'ların 1,4 lt'lik motorlarında turbo seçeneği de var. O kiti motora taktırdığınız taktirde 118 HP'lik motor gücü elde edeceksiniz. Turbo sistemi parçalarını İtalya'dan temin edebilirsiniz. Ancak aracın motor gücü arttığı zaman yola daha iyi tutunan lastiklere, süspansiyon sistemine ve daha güçlü frenlere ihtiyacınız olacak.

Aracınız için taktırmayı düşündüğünüz 195/50 ebatlı lastiklerin çamurluğa sürteceğini düşünerek bu montajın olabileceğini hiç sanmıyorum. Süspansiyon konusunda Bilstein, Koni ya da Sachs markalarını tercih edebilirsiniz. Ancak Türkiye'de Koni'yi daha kolay bulabilirsiniz.

09/09/1992

Son dönemde sıkça karşılaştığımız terimlerle ilgili sorularımı yanıtlar mısınız?

Cabrio, coupe, convertible, hathcback, sedan terimleri neyi ifade ediyor? Aralarındaki farklar nelerdir? HC, OHC, SOHC ve DOHC motor sistemlerinin anlamı nedir? Genel olarak bu kısaltmaları anlatabilir misiniz? DIN ve SAE normları arasında ne farklar var? V-Tec ve twin motor arasındaki farklar nelerdir? Bu konularda bilgi verirseniz sevinirim.

Ahmet Kaplan

Sayın Ahmet Kaplan,

Açılır kapanır kumaş tavana sahip araçlara Cabrio ismi veriliyor. Genelde Amerika pazarında satılan cabrio araçlarda convertible adı kullanılıyor. Avrupa'dakilerde ise cabrio adı yaygın olarak yer alıyor. Renault 11 ya da Peugeot 309 birer hatchbacktir ve bu araçlarda bagaj kapağı arka camla birlikte açıldığı için hatchback adı veriliyor. Sedan ise Murat 124'te ya da Renault 9'da olduğu gibi aracın bagaj bölümü iç mekanından ayrıdır ve ayrı bir kapağı vardır. HC motorda yüksek sıkıştırma oranını temsil ediyor. OHC (Over Head Cam shaft) üstten kam miline sahip motoru temsil eder. Diğer bir değişle kam mili silindir kapağındadır ve OHC'de 1 emme ile 1 egzoz supabı vardır. SOHC (Single Over Head Cam shaft) Üstten tek kam milini temsil ediyor ama silindir başına 3 ya da 4 supap görev yapıyor. Silindir başına 4 supap bulunan DOHC tipi supap mekanizmasında çift kam mili görev yapıyor. DOHC (Dual Over Head Cam shaft) tipi supap mekanizmasında kam milleri silindir kapağındadır. Motor gücünün standartlarını belirleyen SAE normlarında motor, otomobile takılmadan yani hiçbir güç ve yük olmadan ölçülen motor gücüdür. SAE normları genelde Amerikalı üreticilerin verilerinde yer alıyor. DIN yani Alman güç biriminde ise motor, otomobile takılıdır ve gerçek motor gücü değerleri belirlenir. V-Tec teknolojisinde motorun devrine göre supabın açılma miktarı değişir. Bu teknolojide motor gücü ve verimi artarken yakıt tüketimi de azalıyor. Twin motor ise adından da anlaşılacağı gibi çift motorlu otomobillerdir ve sürekli denenen bu projeler başarılı olamadığı için seri üretimine geçilemedi.



17/12/1991

Buick Regal'e Chevrolet Silverado motoru takılabilinir mi?

Sahibi olduğum 1976 model Buick Regal'de 350 cid (5,7 lt) hacminde V8 motor görev yapıyor ama ben bu araca Chevrolet Silverado'da da bulunan dizel motoru taktırmak istiyorum. Bu değişiklikle birlikte Regal'in şanzıman ve diferansiyelinde değiştirilmesi gerekir mi? Bu konuda neler önerirsiniz?

Tuna Yıldırım

Sayın Tuna Yıldırım,

Chevrolet Silverado'nun dizel motorunun Buick Regal'e takılmasındaki ilk sorun, otomatik şanzıman ile motor arasındaki uyumsuzluktur. Otomatik şanzımanın motora ve karosere bağlantı noktaları yapılsa da Regal'in tork konvertörü Silverado'nun motoruna uyumayacaktır. Zaten Regal'in şanzıman oranının Silverado motoruna uygun olmaması da çeşitli sorunlara neden olacak. Eğer manuel şanzıman montajı yaparsanız o zaman uyum sorunu büyük oranda ortadan kalkacaktır. Regal'de 4 çeşit diferansiyel se-



çeneği vardı ve sizin aracınızdakinin hangisi olduğunu bilmiyorum. Ama manuel şanzımanla birlikte kısa oranlı diferansiyel kullanmanızı tavsiye ediyorum. Ancak Silverado'da görev yapan dizel motorun düşük mukavemetli piston kolları, eğilmeye ve kırılmaya da çok meyilli. Özellikle kalitesiz mazot bu aracın motor ömrünü de kısaltıyor. Bu motorların, yurt dışında 200.000 km'ye kadar ömrü bulunurken Türkiye'de sadece 100.000 km dayanabiliyorlar.

Onno Usta
otohaber'de
Yayınlanma tarihi
09/12/1991

Renault 9'a uygulanan modifiyeden sonra karbüratörü değiştirmeli miyiz?

1990 model Renault 9 GTE Broadway sahibiyiz. Aracıma dörtlü manifolt, K&N hava filtresi ve egzoz susturucusu taktırdık Bu değişimlerden sonra aracımın performansında hissedilir bir artış oldu. 5250 d/d olan maksimum motor devri 5750 d/d'ye yükseldi. Şu anda bu değişimlere ek olarak motorun sıkıştırma oranını 9.5:1'e çıkartmamızı önerir misiniz? Ayrıca emme ve egzoz kanallarının genişlemesini ve supapların büyümesini tavsiye eder misiniz? Bu değişimler sonucu motordaki standart karbüratör yeterli mi? Bu konuda neler önerirsiniz?

Ömür Dolunay

Sayın Ömür Dolunay,

Mektubunuzdan anladığım kadarıyla yeni egzoz sistemine sahip olan Renault 9 Broadway'de sıkıştırma oranını yükseltmemenizi öneriyorum. Çünkü sıkıştırma oranı artınca motorda avans vurması da oluşacaktır. Silindir kapağının emme ve egzoz kanallarını genişlettiğiniz zaman düşük devirlerde motorun güç kaybına neden olacak. Ayrıca yakıt tüketimi de artacaktır. Bu değişiklikler sonucu karbüratör yeterli olacaktır ama biraz daha büyüğünü taktırmak da yararlı olabilir. Size tavsiyem emme ve egzoz girişlerinin kaba görüntüsünü temizleyip mümkün olduğunca pürüzsüz ve çıkıntısız olmasını sağlayabilirsiniz. Bu işlemler sonucunda motorun alt devirlerindeki güç kaybı azda olsa azalacaktır.

04/06/2012
1.000'inci
Okur mektubu

Peugeot 206 Plus'ta hangi motor yağını kullanmalıyım?

2010 model Peugeot 206 Plus 1.4i sahibiyim. Aracım 13.000 km'de ve geçtiğimiz haftalarda polen ile hava filtrelerini değiştirttim. Bu değişimi yapan yetkili servis bana aracın yağının da değiştirilmesi gerektiğini söyledi.

Hangi yağı kullanmam gerektiği konusunda internette biraz araştırma yaptım ama net bir bilgiye ulaşamadım. Çünkü motor yağı konusunda çok fazla bir bilgim yok. Sizce hangi motor yağını kullanmalıyım? Bir de ince yağ ile kalın yağ arasındaki fark nedir?

Kilirya Marya Imanaz/E-posta

Sayın Kilirya Marya Imanaz,

Sahibi olduğunuz 2010 üretimi 206 Plus 1.4i'nin garanti kapsamında olması nedeniyle periyodik bakım prosedürleri için yetkili servise gitmişsiniz. Yağ değişiminin de gerektiği size bildirilmişler. Bu yağ değişiminde yetkili kuruluşun tavsiyeleri ve buna bağlı olarak aracın motorunun üretim özelliklerine göre kullanılması gereken motor yağının kodu zaten bellidir. Buna paralel olarak size hangi motor yağını kullanalım diye sorduklarını zannetmiyorum ve bu prosedüre aykırıdır. Zira önerilenin dışında bir yağ kullanımı motorun garanti kapsamının dışına çıkmasına neden olur. Ancak siz yetkili bir servis yerine özel bir servise gittiyseniz yine de şayet Peugeot servisi ise zaten olması gerekli yağı koymak zorundalar. Ancak siz, "ben hangi motor yağını kullanmak istersem onu alırım" derseniz hatta o ürünün motor parçalarını daha iyi koruyacağını düşünürseniz bu yanlıştır. Her motorun içyapısının çalışma ve yağlama özellikleri için hesaplanan sınıfı, özelliği ve viskoziteleri vardır. Bu viskoziteler ise aracın kullanıldığı hava şartlarına paralel olarak çok soğuk, sıcak veya normal ortam şartlarında değişkenlik gösterir. Zaten üretici bu farklılıklar için de tavsiyelerde bulunmuştur.

Güncel otohaber'inci
Okur mektubu

Citroen C4'ün motor yağı basıncı neden azalıyor?

Manuel şanzımanlı 2009 model Citroen C4 sahibiyim. Aracımın motoru ısındıktan sonra boşta çalışırken motor yağı basıncı yetersiz uyarısı çıkıyor. Serviste yağ kütüğü orijinal parçasıyla değiştirildi ama sorun devam ediyor. Motor devri arttığında bu uyarı ortadan kalkıyor ama sonra yeniden oluyor. Son zamanlarda motorda tekleme de başladı. 83.000 km'de olan aracım için neler önerirsiniz?

Kadir Akbal

25'İNCİ YIL MEKTUBU Kartal'da neden istediğim performansı elde edemiyorum?



09/09/1992

Dedemin 1990 model 5 vitesli Tofaş Kartal'ı var. Aracımız henüz 13.500 km'de ve genel olarak memnunuz. Ancak aracın el kitabında ikinci viteste 80 km/s, üçüncü viteste ise 125 km/s, dördüncü viteste ise 160 km/s olduğu belirtiliyor. Bizim elde ettiğimiz hızlanmalarda ise yüzde 10'luk bir kayıp var. Mesela ikinci viteste 70 km/s, üçüncü viteste 100 km/s, dördüncü viteste ise 150 km/s'ye ulaşıyoruz. Yüksek hızlarda ise motor gürültüsü oldukça yüksek çıkıyor. Sizce motorun bağırmasını önlemek ve aracın maksimum hızına ulaşmasını sağlamak için neler önerirsiniz?

Adil Yurddaş

Sayın Adil Yurddaş,

Kartal ile istediğiniz performansı yakalayamamana birkaç sebep neden olabilir. İlk olarak aracın debriyaj balatası kontrol edilmelidir. Çünkü debriyaj balatasında kaçırma varsa aracın performansını etkileyecek. Buna ek olarak, gaz teli karbüratörü tam olarak kumanda etmiyor olabilir. Bu konular yetkili serviste kontrol edilmelidir. Ayrıca motorun eksantrik mili de incelenmeli, supap ayarı kontrol edilmelidir. Platin ayarına da bakılmasında yarar var. Eğer tabanda plastik paspas varsa gaz pedalının altına girerek tam basılmasını engelliyor olabilir.

Sayın Kadir Akbal,

Motor çalışma sıcaklığına ulaştıktan sonra oluşan yetersiz yağ basıncı uyarısı, yağ basıncının düşük olduğunu veya hiç olmadığını belirtiyor. Yağ basıncının düşük olması rölanti devirlerinde olabilir. Ancak sadece yağ kütüğünün yenilenmesi yeterli değildir. Yağ pompası, yataklar veya yağ müşirinin kontrol edilmesi gerekiyor. İlk olarak rölanti devri kontrolü edilmeli ve yağ basıncı kontrol edilmelidir. Yağ basıncı, yağ müşirinin haznesine takılarak kontrol edilmeli. Yağ basıncı, motor sıcakken ve 3000 d/d'de çalışırken 4,0 bar basınçta olmalıdır.



04/06/2012
1.500'üncü
Okur mektubu

Honda Civic Type-R'ın yol tutuşunu nasıl iyileştiririm?

Sahibi olduğum Honda Civic Type-R'ın yol tutuş özelliklerini iyileştirmek için iz açıklığını arttırmak istiyorum. Ancak bu işlem için sadece geniş tabanlı lastik yerine spacer takmak veya herhangi bir ara parçayla iz açıklığını arttırmayı düşünüyorum. Acaba bu işlem kolayca uygulanabilinir mi? Bunun yerine önerebileceğiniz başka bir sistem var mı? Bu gibi işlemlerde toplam maliyet ne olur?

Ecmel Uçar

Sayın Ecmel Uçar,

Aracınızın tekerlek aralığını açmak için dünya genelinde tercih edilen yöntem "offset jant" kullanımıdır. Lastiğin kabul edilebilir taşma ölçüsünün belirlenip, ona göre jant seçimi yapılmalıdır. Diğer tercihlerden biri de jant ile porya arasında spacer takılmasıdır. Ancak takılan spacer'ın genişliği, paralel olarak bijon vidası veya saplamasının boyu kısalacağı için jantı poryaya taktıktan sonra sıkarken, cıvatanın yalama olma riski vardır. Bu sorunu yaşamamak için yeniden daha uzun boylu bijon saplamaları satın almak gerekir. Yaptırmak da mümkün, ancak üretilen malzemenin doğru seçilmesi önemlidir. Aksi taktirde bijonların kopma riski vardır. Geniş tabanlı lastik uygulamasıyla, tekerleğin yol üzerinde oluşturacağı sürtünme direnci artacağı için araçta performans kayıpları olurken, buna paralel olarak yakıt tüketimi de artacaktır. Maliyet vermek ise bu koşullarda çok doğru olmayacaktır.

Aylık otohaber'in
ilk Okur mektubu

BMW 320i'nin lambda uyarısı sorununun kaynağı nedir?

Otomatik şanzımanlı BMW 320i sahibiyim. Aracım 2006 model ve üzerinde Prins marka LPG sistemi takılı. Ancak aracımla sürüş sırasında tam gazla giderken 120 km/s'yi geçtikten sonra lambda uyarısı oluyor. Ardından motorda tekleme meydana çıkıyor. Sizce bu sorunun kaynağı nedir?

Yunus Bilgir

Sayın Yunuz Bilgir,

BMW 3.20i'ye uygulanan LPG montajı sonucu motorda görev yapan 2 iki adet lambda sensörü sonradan takılan sisteme uyum sağlayamadığı için hasar görmüş olabilir. Bu sensör, yenilense bile beyinle uyum sağlayamadığı için kısa sürede yine sorun oluşturacaktır. Bu konuda yapılması gereken ise Prins'e de danışarak LPG sistemine uygun olan farklı sensörlerin tercih edilmesi.

Güncel otohaber
Okur mektubu

Ford Focus'ın oksijen sensörünü iptal ettirmenin bir zararı var mı?

Manuel şanzımanlı ve LPG'li 2006 Ford Focus 1.6 (115 HP) sahibiyim. 181.000 km'de olan aracımın iki oksijen sensoründen biri iptal edildi ve kör tapa takıldı. Bu durum sizce katalizatörde sorun oluşturur mu?

Çağatay Adana

Sayın Çağatay Adana,

Oksijen ya da diğer adıyla lambda sensörü neden iptal edildi? Lambda sensörünün katalizöre etkisi var. Çünkü aracın benzinle kullanımda katalizör girişinde bulunan ilk sensör giriş gaz karışımını, ikincisi ise katalizör çıkışında olan ise katalizörün görevini yapıp çıkış gazlarını temizleyip temizleyemediğini algılayarak sıcak motor ortamında hava yakıt karışımını düzenlemek için beyine bilgi veriyor. Bir anlamda sıcak motor ortamında bu sensörler motorun hava yakıt karışımını düzenlemesi ile motoru yönetir. Sensörün olmaması sonucu arıza lambası yanacaktır. Arıza lambasının yanması ise arıza kodu üretilmesine neden olacak ve beyinde de arıza olarak algıladığı için motoru korumaya da alacaktır. LPG'nin de etkisiyle çalışma düzeni bozulan bu sensörleri devre dışı bıraktığınızda benzin tüketimi de artacak. Araç ayrıca muayenede de zengin yakıt karışımıyla çalışacağı için emisyon değerleri de yüksek olacak.

otohaber

Sahibi: Turkuvaz Haberleşme ve Yayıncılık Anonim Şirketi
Tüzel Kişi Temsilcisi ve Genel Müdür Vekili: Tuncel Sunar
Genel Yayın Yönetmeni: Halit Bolkan
Görsel Yönetmen: Önder Bahar
Yazı İşleri Müdürü: Eray Özgür
Test Editörü: Koray Kodal
Editör: Baturhan Boyacılar
Fotoğraf Editörü: Ersan Sezer
Sayfa Sekreteri: Ünal Akan
İnternet Editörü: Burak Kaya
Katkıda bulunanlar: Banu Hasırcıoğlu, Barkın Bayoğlu, Ohannes Tatonyan, Can Akaydın, Koray Muratoğlu, Yalın Gülmez, Yalçın Arsan

Genel Müdür Yardımcısı: Yonca Ertürk Özeren
İnternet Yayın Sorumlusu ve Sorumlu Yazı İşleri Müdürü: Şefik Çalık
Pazarlama Müdürleri: Gözde Güleryüz Türkel, Nazlı Feyza Erhan
Üretim Takip Uzmanı: Ufuk Can
Tanıtım Uzmanı: Zeynep Doğan
Grafiker: Filiz Moray

Reklam Satış Genel Müdür Yardımcısı: Dilek Güneşer
Reklam Satış Grup Koordinatörü: Sevda Tunaboylu
Reklam Satış Koordinatörü: Mehmet Pehlivan
Reklam Rezervasyon Tel: (0212) 354 33 61/63
Faks: (0212) 354 33 75
BÖLGE EKLERİ
Bölgeler Satış Grup Koordinatörü: Can Kılınçarslan
Ankara Reklam Satış Grup Koordinatörü: Umut Erel
Güney Reklam Satış Grup Koordinatörü: Serdar İçerler
Ege Reklam Satış Grup Koordinatörü: Ebru Ölgün
Antalya Reklam Satış Koordinatörü: Sabahat Kılıçaslan

Turkuvaz Grubu Hizmetleri Marka ve Paz. Grup Başkanı: Sinan Köksal

ABONELİK
Ufuk Kocaoğlu
Çağrı Merkezi: 444 88 81
abone@turkuvazabone.com - www.turkuvazabone.com
/TurkuvazMedyaAboneHizmetleri
@TurkuvazAbone
Yazışma: Turkuvaz Haberleşme ve Yayıncılık Anonim Şirketi Barbaros Bulvarı, Cam Han, No:153 Beşiktaş/İstanbul
Tel: (212) 354 30 00
Yayın türü: Yerel Süreli
Yönetim Yeri: Barbaros Bulvarı, Cam Han, No:153 Kat: 7 Beşiktaş/İstanbul
Matbaa Genel Müdürü: Mehmet Kamiloğlu
Basımcı: Turkuvaz Haberleşme ve Yayıncılık Anonim Şirketi
Adresi: Barboros Bulvarı, Cam Han, No:153 Beşiktaş/İstanbul
Dağıtım: Turkuvaz Dağıtım Pazarlama A.Ş.
Yayıncı: Turkuvaz Haberleşme ve Yayıncılık Anonim Şirketi
Basıldığı Yer: Akpınar Mahallesi, Hasan Basri Caddesi No:4 Sancaktepe/İstanbul Tel: (0216) 585 90 00
www.turkuvazmatbaacilik.com
Dergi İşletme Müdürü: Hakan Demirci
Basıldığı Tarih: Kasım 2016
Bu dergi basın meslek ilkelerine uymayı taahhhüt eder.

TERZİ İŞİ OTOMOBİL

Lexus'un amiral gemisi LS, adeta bir terzi elinden çıkmış gibi hissettiren özel bir otomobil. Hibrit motorlu LS 600h L'nin keşfedilecek çok detayı var.



Onun yüzdüğü sularda "normal" otomobiller için hayal niteliğinde özelliklere sahip amiral gemileri var. Rekabet ettiği sınıfı domine eden Audi A8, BMW 7 Serisi ve tabii ki Mercedes S Serisi karşısında Lexus LS'in de yer bulması için güçlü yönleri olmalı.

İlk bakışta makam otomobili olduğunu hissettiren bir iriliğe sahip LS. Test aracımız listenin en tepesinde yer alan LS 600h L. Standart versiyonun uzunluğu 5090 mm, dingil mesafesi 2970 mm. L seçeneği ise 5210 mm uzunluk ve 3090 mm'lik dingil mesafesine sahip. Bilindik modellerle kıyasladığımızda, S Serisi'nin Long seçeneğinin 5246 mm uzunluk ve 3165 mm dingil mesafesine, 7 Serisi'nin ise 5238 mm uzunluk ve 3210 mm dingil mesafesine sahip olduğunu görüyoruz. Bu uzunluk verileri yaşam alanındaki cömertliği etkiliyor. LS 600h L'nin içerisine geçtiğimizde öncelikle incelemeye arka koltuklardan başlıyoruz. Kapılar neredeyse 90 derece açıyla, oldukça geniş şekilde açıldığı için arkaya ulaşmak çok kolay. Yüksek tavan çizgisi de yolcuların kafalarının çok eğmesini gerektirmiyor.

Bu otomobilin bir makam otomobili olduğu gerçeği arka koltuklardaki konforu daha fazla merak etmemizi sağlıyor. Arkada birbirinden geniş bir konsolla ayrılan iki koltuk sunuluyor.

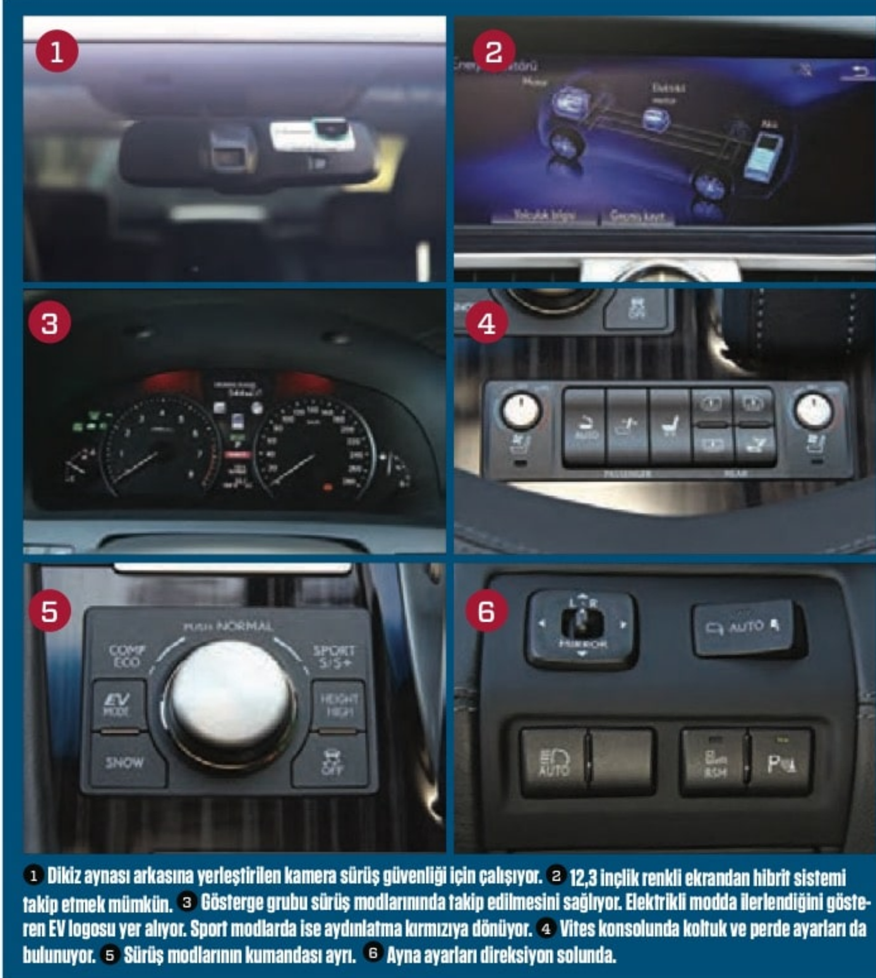


Koltukların arasındaki konsola yerleştirilen düğmelerle, ön yolcu koltuğunun ayarları, arka koltuğun sırtlık, bacak ayarlarını yapabilmek mümkün. Arka koltuklar istenilirse 45 derecelik açıyla yatırılıp şezlong konumuna alınabiliyor. Ancak arkadaki bacak mesafesi rakipleri kadar cömert olmaması, yatar pozisyondaki seyahatlerde ayakların istenildiği kadar uzatılmasını engelliyor!

Arka koltuklardaki masaj fonksiyonu türünün en iyi örneklerinden biri. 8 noktadan masaj yapan sistem Shiatsu tipi terapi yapıyor. Uçak yolculuğu yerine karadan yol almayı tercih edenler, arka koltuklarda keyifle uzun mesafeli yolculuklara çıkabilirler.

Arkadaki orta konsoldan multimedya sistemi de kontrol edilebiliyor. Rakiplerinde daha ergonomik ve büyük ekranlı seçenekler sunulurken, Lexus'ta ekranın tavana gizlenmesi ve boyutunun da yeteri kadar cömert olmaması göze hoş gelmiyor.

Arka koltukların ısıtma ve soğutma fonksiyonları, elektrikli arka perdelerin de kontrolleri de arka orta konsola yerleştirilmiş. Konu klima sistemine gelmişken şimdiye kadar görmediğimiz bir sistemin bu otomobilde sunulduğunu belirtelim. Arka koltuklarda oturanların vücut sıcaklığı kızılötesi sensörlerle ölçülüp, ısıtma ve soğutma fonk-



❶ Dikiz aynası arkasına yerleştirilen kamera sürüş güvenliği için çalışıyor. ❷ 12,3 inçlik renkli ekrandan hibrit sistemi takip etmek mümkün. ❸ Gösterge grubu sürüş modlarınında takip edilmesini sağlıyor. Elektrikli modda ilerlendiğini gösteren EV logosu yer alıyor. Sport modlarda ise aydınlatma kırmızıya dönüyor. ❹ Vites konsolunda koltuk ve perde ayarları da bulunuyor. ❺ Sürüş modlarının kumandası ayrı. ❻ Ayna ayarları direksiyon solunda.

Lexus LS 600h L multimedya sistemiyle zayıf hissettirse de konfor donanımıylarıyla şaşırtıcı özelliklere sahip bir otomobil. Arka koltuklardaki yolcular bu donanımlarla çok özel olduklarını hissedecekler.

siyonlarını ve miktarına sistem kendi karar verebiliyor. Havalandırma sisteminde de yolcuların nem oranlarının dengede kalması için "Nanoe" isimli sistem geliştirilmiş.

Aracın içerisinde genel olarak düğme tasarımı ve yerleşiminde estetiğe değil de ergonomiye önem verilmiş. Büyük düğmeler ve kumandalar kullanılırken dokunmatik ekrandan yönetilen, düğme karmaşasını azaltabilecek bir merkezi kumanda sistemine yer verilmemiş. Bu tercih uzun süreli kullanımda sistemin kontrolünün daha uzun ömürlü olacağı izlenimi verirken, kullanıcısını elektronik kontrol sistemlerinin karmaşıklığından da korumuş oluyor.

Ön koltuklara geçtiğimizde de arkadakiyle benzer bir konfor yakalıyoruz. Koltuklar çok rahat. Malzeme ve işçilik kalitesi aracın içerisinde genel olarak hakim. Ön koltukların çevresine de yerleştirilen düğmeler arkadakiler gibi, eski tarz. Tasarımdan bağımsız gibi görünen alüminyum renkli havalandırma

Havalı amortisörler ve yumuşak süspansiyon sistemi ayarları aracın virajlarda esnemesine yol açarken Sport seçeneğinde bu azalıyor.



ızgaraları ortasında analog bir saat yer alıyor. Geleneksel tasarıma gönderme yapan bu donanıma tezat olarak altında dijital havalandırma ayarı göstergeleri, üstünde ise büyük renkli bir multimedya ekranı yer alıyor. Havalandırma kontrolü ekranı ne kadar demode gürünse de 12,3 inçlik multimedya ekranı ve dijital gösterge grubu otomobilin modern yönünü temsil ediyor. Vites konsolunda büyükçe bir deri kaplı el dayama tasarlanmış. Elinizi buraya dayayıp, kare joyistikle multimedya ekranını kontrol ediyorsunuz. Bu çok pratik bir kontrol sistemi değil. Araç haraket halindeyken çok zor kullanılan sistem, araç park halindeyken bile kolay yönetim sağlamıyor.

Detaylar arasında kaybolduktan sonra yola çıkmaya hazırız. Direksiyona dokunduğumuzda bunun aracı yönlendirmek için üretilen bir parçadan çok, daha büyük bir şeye, otomobil sanatına hizmet ettiği hisediliyor. Shimamoku donanımıyla gelen direksiyon üstündeki kaplama sebebiyle 38 günde üretilebiliyor. Bunun için 67 farklı imalat aşamasından geçmesi gerekiyor.

Direksiyon yönlendirmesi çok yumuşak. Bu devin rahat kontrol edilebilmesini sağlıyor. Park ve manevralarda başarılı. Hız arttığında ise güven verecek sertliğe ulaşıyor. Ama önceliği konfor. Süspansiyon sistemi de konfor öncelikli, yumuşak ayarlara sahip. Ama karoser salınımlarının kontrol altında tutacak sıkılığı da sağlayabiliyor.

Lexus LS 600s L'nin güç ünitesini 389 HP'lik 5,0 litre V8 ve 221 HP (165 kW) elekt-



1 19 hoparlörlü Mark Levinson ses sistemi çok kaliteli. Arka tavandaki ekranın boyutu küçük. 2 Kalın orta konsola düğmeler yerleştirilmiş. 3 Eski tip uzaktan kumandalar da kol dayanağı içerisinde yer bulmuş. 4 Konsolun büyük kısmı birçok düğme ile dolu. İri tasarlanan düğmelerle sistem kolay yönetilse de estetik görünmüyor. 5 Arka koltuklar yatık konumdayken yolcunun öne kaymasını önleyen havayastıkları da sunuluyor. 6 Bagaj hacmi lastik tamir kitiyle 420 litre.

rik motoru oluşturuyor. Sitemdeki bir diğer elektrik motoru ilk çalışma anı ve su soğutma gibi görevleri üstleniyor. Sitemin toplam gücü 438 HP. Dört tekerlekten çekişli otomobilde şanızman görevini elektronik kontrollü CVT üstleniyor. CVT şanzıman istenilirse 8 ileri manuel vitesli olarak da yönetilebiliyor.

İlk çalışma anı sessiz. Sadece elektrik motoru devrede. 67 km/s hıza kadar sadece elektrik motoruyla hareket edilebiliyor. Bu hızın üstünde ise benzinli V8 de devreye giriyor. Otomobilin ses yalıtımı çok iyi, V8'in sesi kabin içerisinde sadece seziliyor. Sürüş koşullarına göre sadece V8 veya V8 ve elektrikli motor ikilisi devrede olabiliyor. Bunu sürüş bilgisi menüsünüden takip etmek mümkün.

Ayağınızı gaz pedalından çektiğinizde benzinli motor uyku pozisyonuna geçiyor. Elektrik motoru frenlemede olduğu gibi gaza basılmadığında da jenaratör görevini üstlenip, enerjiyi geri dönüştürüyor. 240 hücreli Ni-MH aküler dışarıdan bir kaynak kullanılarak değil, benzinli motor ve geri dönüşüm teknolojileriyle doluyor.

Otomobil hızlanma konusunda çok etkileyici bir performans sunuyor. Gaz pedalına basıldığında iki güç ünitesi de devredeyken dört tekerlekten çekişli olarak ilerleyen otomobil adeta ok gibi öne atılıyor. Ortalama yakıt tüketim değerlerine baktığımızda da bu hızlanma karşılığında 13 lt/100 km'lik ortalama test tüketimi elde edilmiş olması da başarılı bir sonuç.

Sürüş kişiselleştirme seçenekleri arasında, Eco, Normal, Comfort, Sport S ve Sport S+ bulunuyor. Bunu vites konsolundaki daire-sel kumanda ile yapabiliyorsunuz. Tepkilerin hemen değiştiğini söyleyebiliriz. Özellikle Sport S ve S+ modlarındaki ayarlar karakteri epey değiştiriyor. Amortisör sertlikleri, aracın dönüş yönüne göre bile değişiyor. Bu sayede aracın yanlara yatması iyice azaltılıyor. Değişken dişli oranlı direksiyon sistemi otomobilin doğrusal ilerlemeler yapabilmesi için küçük düzenlemeler yapıyor. Sport modlarda aracın daha dinamik olduğu bir gerçek. Ama bunun rakibi 7 Serisi kadar olmadığını söylemeliyiz. Direksiyon geri bildirimleri rakibine göre zayıf kalırken, yapaylık hissi fazla.

Fren testinde ise hibrit sistemle ilgili olduğunu düşündüğümüz bir yan etki ortaya çıktı. Fren sırasında elektrik üreten sistem nedeniyle fren pedalı sürücüyle mücadele ediyor hissi doğruyor. Fren mesafesi daha kısa olmalıydı.

Geleneksel yaklaşımla modern teknolojinin harmanlandığı Lexus LS 600h L, ekonomi, hızlanma, konfor konularında çok iddialı.





Motor kaputu altında karmaşadan uzak bir görünüm var. Bu kapağın altında 5,0 litrelik V8 yatıyor.



Bu kadar özel bir otomobil vites kolu daha şık tasarlanabilirdi.



Arka kolçaktaki dev kumandalardan biri masajı, diğeri ekranı kontrol ediyor.

Hibrit motorlu amiral gemilerine bakıldığında Lexus LS'nin 5,0 litrelik benzinli güç ünitesinin MTV'den dolayı dezavantaj yarattığı görülüyor. BMW'de hibrit sistemin içten yanmalı kısmını 2,0 litrelik, Mercedes'te de 3,5 litrelik güç üniteleri üstleniyor. Bu sebeple Lexus'tan daha avantajlı başlangıç fiyatlarına sahipler. Lexus ise bu dezavantajı karşılamak adına, rakiplerinin aksine, onlarda opsiyonel olarak sunulan donanımları neredeyse eksiksiz olarak verebiliyor. Fiyatı her ne kadar çok yüksek görünüyor olsa da bu sınıftaki beklentilere hitap eden her donanım da içerisinde sunuluyor. Sonuçta Lexus farklı tatlara sahip, özel bir marka olarak, kendine özgü bir otomobil arayan patronlara hitap ediyor.

Yazı: Koray Kodal
Fotoğraflar: Ersan Sezer

TEKNİK VERİLER

Motor tipi ve konumu	Hibrit, V, atmosferik, önde, uzunlamasına benzinli+senkronize elektrik motoru
Yakıt	Benzin+elektrik
Silindir/supap sayısı	8/32
Silindir hacmi	4969 cc
Toplam sistem gücü	438 HP
Maksimum güç elektrikli	224 HP/165 kW
Maksimum güç benzinli	290 kW/394 HP 6400 d/d
Toplam sistem torku	820 Nm
Maksimum tork elektrikli	300 Nm
Maksimum tork benzinli	520 Nm 4000 d/d
0-100 km/s hızlanma	6,1
Maksimum hız	250
Şanzıman	CVT
Aktarma	4x4
Boş ağırlık	2230 kg
Bagaj hacmi	560 lt
Yürüyen aksam	
Süspansiyon sistemi	Ön ve arkada çok noktadan bağlantılı süspansiyon sistemi, havalı amortisörler.
Dönüş çapı	11,8 metre
Fren ön/arka	Hava kanallı disk
Test aracı lastik ölçüsü	245/45 R19
Lastik	Dunlop SP Sport Maxx

Donanım

ABS, BAS, EBD, ECB, EPB, EPS, TRC, VGRS, VSC, sürüş modu, yokuş kalkış desteği, VDIM, ön, yan, perde, sürücü diz havayastıkları, arka koltuk havayastıkları, kör nokta uyarı sistemi.

Rakipler



BMW 740Le iPerformance
Sınıfının gerektirdiği kadar konforlu, beklenmeyecek kadar dinamik olan 7 Serisi, 740Le iPerformance 640 bin TL'den başlayan fiyatlarla satılıyor.

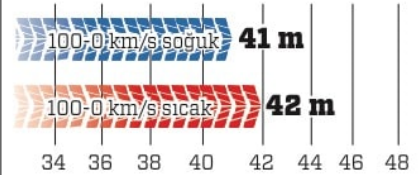


Mercedes S 400 h Long
Sınıfının standartlarını belirleyen, S Serisi'nin hibrit motor seçeneği 850 bin TL'den başlayan fiyatlara sahip.

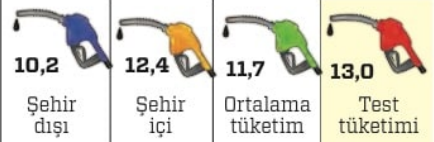
TEST VERİLERİ

Hızlanma	
0-50 km/s	3,1 sn
0-80 km/s	5,2 sn
0-100 km/s	6,9 sn
0-120 km /s	9,2 sn
0-130 km/s	10,4 sn
0- 400 m	15,2 sn
Esnekik	
60- 100 km/s (D'de)	4,5 sn
80- 120 km/s (D'de)	5,5 sn

Fren mesafesi

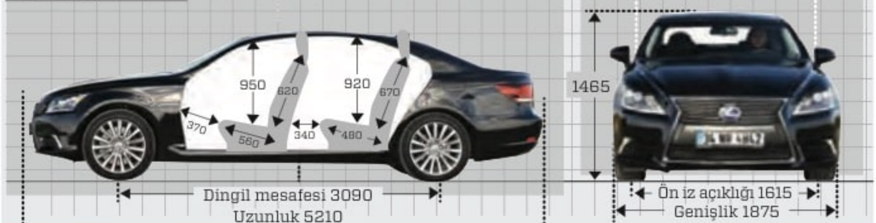


Gürültü	
Rölantide	38 dB(A)
50 km/s (D'de)	52 dB(A)
100 km/s (D'de)	62 dB(A)
120 km/s (D'de)	65 dB(A)
Yakıt tüketimi	
Emisyon CO_2	199 g/km
Depo kapasitesi (lt)	84
Menzil (km-test tüketimine göre)	646



BAKIM	
Bakım aralıkları	15.000 km
Bakım maliyeti (1 yıl/30.000 km)	2.360 TL
Garanti (mekanik/boya/korozyon)	3/3/12
Baz fiyat	327.440 Euro
Test aracı fiyatı	328.580 Euro

ÖLÇÜLER



DEĞERLENDİRME ★★★★☆

KAROSER, İÇ MEKAN
✓ Malzeme ve işçilik kalitesi, çok iri olmadığından park avantajı sunuyor.
✗ Arka koltuklarda daha cömert yaşam alanı sunabilen rakipleri var.

DONANIM VE GÜVENLİK
✓ Masaj fonksiyonlu arka koltuklar, klima sistemi, ses sistemi.
✗ Panik frendeki performansı, multimedya sistemi.

MOTOR, SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ
✓ Sistemin hızlı ve sessiz çalışması, hızlanma ve tüketim verileri.
✗ Direksiyon ve süspansiyon sistemlerinin yumuşaklığı.

FİYAT
✓ Yolda bir benzerine rastlanması zor, çok zengin donanımlı bir otomobil sunuluyor.
✗ Rakipleri çok daha cazip başlangıç fiyatıyla hibrit teknolojili araçlar verebiliyor.

"ÖNCELİĞİMİZ GÜVENLİK"

Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu (TOSFED) Başkanı Serkan Yazıcı ile motorsporlarının günümüzdeki durumunu, hedeflerini, sorunlarını, çalışmalarını ve gelecekteki planlarını konuştuk. "Önceliğimiz güvenlik" diyen Yazıcı, Türkiye'de motorsporları adına yeniden yapılanmayla birlikte sağlam temeller kurup, yurt dışında da Türk Bayrağı'nın dalgalanması gerektiğini belirtti.

Serkan Yazıcı'yı, 4 kez Türkiye Ralli Şampiyonluğu ile otomobil sporlarının efsanelerinden biri olarak tanıyoruz. Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu (TOSFED) Başkanı olarak ilk dönemi geride bıraktınız. Başkanlığa tekrar seçildiniz. Bu süreçte ne tür problemlerle karşılaştınız? Motorsporlarının gelişimini nasıl görüyorsunuz?

Serkan Yazıcı: Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu'nun kötüye gittiğini görmeseydim aday olmazdım. Yani yaşanan sorunlar nedeniyle aday oldum. Yarıştığım dönemlerde bazı branşlarda gelişme yaşanmıyordu. Mesela benim zamanımda off-road neredeyse hiç yoktu. Şu an ise off-road sürekli gelişiyor. Drift konusunda da iyi çalışmalar yapılıyor ve çok güzel seyirci de topluyorlar. Drag şu an biraz durgun gibi görünüyor ve pist yarışları da keza öyle. Bu branşları da canlandırmak için planlar yapıyoruz. Biz geçen sene göreve geldikten sonra elimizi taşın altına koyduk ulusal yarış organize eden kulüplerimize maddi destek olduk ve kulüpler de bu yaklaşımdan memnun kaldı. Bütün branşlarda sınıflarını ilk 3 sırada tamamlayan sporcularımıza teşvik amaçlı lastik dağıttık. Böylece yarışçılara değer verdiğimizi, desteklemeye çalıştığımızı gösterdik. Diğer tarafta elimizdeki TOSFED'e bağlı tek tesisimiz var Körfez Yarış Pisti konusunda sorunlarla karşılaştık ve kanunen biz de pisti kaybetmemek için ne gerekiyorsa yaptık. Ardından pistte ciddi bir yatırımı hayata geçirdik. Garajlarını yeniledik, asfaltın bozuk kısımları onarıldı, tuvaletler onarıldı ve yenileri eklendi. Şimdi elimizde eksiksiz ve yüksek kalitede diyebileceğimiz bir tesisimiz var. Mayıs ayında Marmaris'te çok güzel bir festival yaptık. Bu festival, klasik otomobil, ralli ve offroad yarışlarının aynı anda yapılması sebebiyle bir 'ilk'ti. Halk ve sporculardan çok güzel yorumlar aldık. Bu da birleşerek güzel şeyler yapabileceğimizin göstergesiydi. Bir çocuğun okuldaki başarısı için karnesine bakarsınız; bizim karnemiz de bağlı olduğumuz Gençlik ve Spor Bakanlığı'nın elinde. Geçen seneki karnemiz de 100 üzerinden 100. Çünkü bizim anlayışımıza göre, sorumluluğumuzu yerine tam getirelim ki, önümüzdeki sene daha iyisini yapabilelim. Bizim hedefimiz yapılan işlerin kalıcı olması.

Motorsporlarının temel sorunu sizce nedir? Çözmek istediğiniz ilk konu ne?

Yazıcı: Bizim birinci önceliğimiz güvenlik. Motorsporlarında iki farklı imaj var. İlki, yarışçı olarak organizasyon konusunda hepimiz birbirimizi eleştiriyorduk. İkincisi de toplumun bize nasıl baktığıydı. Toplum, zengin çocukları yarışıyor derdi. Oysa motorsporları, zenginler yerine bu işe gönül vermiş insanlardan oluşuyor. Ben bu spora başladığımda ekonomik durumum iyi olsa da, babam otomobil sporları için para vermezdi. Çünkü bu sporu tehlikeli görüyordu. Zaten bu sporun en büyük sorunlarından biri güvenlik olduğu için, biz de önümüzdeki iki sene güvenlik konusuna ağırlık vereceğiz. Biz motorsporlarının güvenli olanın yanlış sokaklarda gazlamak olduğunu topluma anlatacağız. Bu süreç iki seneyi bulacak ama işin doğrusu bu ve güvenlik konusunu toplumun içselleştirmesi sadece TV programları ve röportajlarla olacak bir iş gibi görünmüyor. Güvenlik konusunu, yapacağımız toplumsal kamu spotları ve dikkat çeken mesajlarla insanlara anlatacağız. Bu konuda ilgili kurum ve kuruluşlarla görüşmelerimiz başladı. Şu anda mesajımızı üzerinde taşıyacak 35.000 araç için hazırlandık.

Peki, sadece sözlü ya da görsel mesajlar, hız tutkunlarının sokakta gazlamasını engelleyebilecek mi?

Yazıcı: Yollarda yarış yapılmaması için bazı belediyeler yarış pistleri yapma ihtiyacı hissediyor. Çünkü insanlar bir şekilde deşarj olmak istiyor ve yollarda yarış yapıyorlar. Bu baktığınız zaman aslında tıpkı futbol oynamak gibi. Adamlar iki taş koyup kale yapıyor, top oynuyorlar; diğer tarafta sen adama yer gösteremezsen nerede gazlayacak? Neyse ki bu konuda çok hızlı bir bilinçlenme var. Bunun ilk örneğinin müjdesini verebilirim. Büyük bir ilimizin belediye başkanıyla görüştük ve çok yakında iyi bir pist yapılacak. Zaten bence her ilde bir yarış pistinin olması gerekiyor. 'Caddede hız yapma, hız yapacaksan yarış pistlerini kullanmalısın' diyeceksek, bu pistleri de oluşturmalıyız. Bu pistlerde herkesin doğru otomobil kullanmayı da öğrenmesi gerekiyor. Yani sosyal sorumluluk açısından da önemli bir görev üstlenecek bu pistler. Güvenlik konusuna geri dönersek, bu sene bir güvenlik ekibimiz olacak. İki kişilik takımdan oluşacak güvenlik ekibimiz, tırmanma, ralli, offroad ve karting yarışlarından önce pisti veya parkuru denetleyecek, gördüğü eksiklikleri bildirecek. Güvenlik ekibi ben de dahil, herkesin üstünde olacak ve 'güvenli bulmuyoruz dedikleri' an o yarış veya etap iptal olacak. Bu uygulamayla güvenliğe verdiğimiz önemi daha da fazla vurgulamış olacağız.

Motorsporlarında sadece federasyona değil kulüplere de büyük iş düşüyor. Kulüplerin imkanlarıysa sınırlı. Bu konuda çözüm stratejiniz nedir?

Yazıcı: Bizim kulüplere verdiğimiz bütçe desteği ile devletin onların arkasında olduğunu, yani kendilerinin yalnız olmadığını hissettirmek istiyoruz. Bu sayede kulüplerin organizasyon ve iş kalitesi artacak. Büyük bir otomobil markası ile görüşüyoruz ve her kulübe bir yarış otomobili vermeyi planlıyoruz. Ayrıca her kulübün bir yarış pilotu olacak. Bu yarış pilotu, yaş grubuna göre yapılacak slalom yarışlarıyla belirlenecek. Aslında bu düşünce, genç pilot bulma projesi. Belçika'da olduğu gibi de yapabiliriz ama, bugün için imkanlarımız buna el vermiyor. Genç bir yetenek yakalarsak ona destek verip Türkiye Şampiyonası'na katılmasını sağlayacağız. Sistem bu şekilde gelişerek devam edecek ve böylece yeni sporcular yetiştirmeyi planlıyoruz. Motorsporlarının ülke tanıtımına olan katkısı daha fazla anlaşılmaya başladı. Türkiye'de de eminim dünya çapında başarılı olabilecek yetenekte pilotlar çıkacaktır. Mesela Kenan Sofuoğlu, Motosiklet Federasyonu'na bağlı olsa da, elde ettiği başarıyla benim ve ülkemin de kahramanıdır. Biz de 4 tekerde bir Kenan çıkartabilirsek arkası gelecek. Biz sporcuları destekleyeceğiz, eğer sporcu desteklemezsek ve Türk Bayrağı'nı yurt dışına götüremezsek, bu koltukta oturmamın anlamı yok. Mesela Belçika'daki federasyonun sporcu geliştirmeye harcadığı yıllık 7 milyon dolar bütçesi var. Bizim de bu konuda gerekli desteği alacağımıza inancım tam. Çünkü bizim de, Berkay Besler, Ayhancan Güven, Yağız Avcı, Murat Bostancı, Orhan Avcıoğlu ve Kaan Önder gibi Avrupa ve dünya çapında başarılar sağlayabilecek yetenekte genç pilotlarımız var. Bu federasyonun görevi bu gençleri desteklemek, yeni yetenekleri keşfetmek. Federasyon olarak hedeflerimizden biri, dünya şampiyonalarına sporcu yetiştirmek. İmkanlarımız sadece bir sporcuyu desteklemeye yetecekse, genç yetenekler arasında adil bir seçim yapıp, en yetenekliyi bulmaya çalışacağız. Sonuçta, her branşa ve sporcuya hizmet etmek ve adalet dağıtmak için buradayız.

> Genç sporcular yetiştirip Türkiye dışına çıkmak istiyoruz. Çünkü dünya bize gelmiyorsa biz dünyaya gideceğiz ve Türk Bayrağı'nı yurt dışında dalgalandıracağız.

2017 yılında motorsporları tutkunlarını neler bekliyor? Sürprizler olacak mı?

Yazıcı: Önümüzdeki sene güzel bir pistte 'şampiyonlar şampiyonu' kutlaması yapacağız. Panayır havasında olacak bu aktivitede tüm branşların şampiyonları eşit otomobillerle eleme usulü yarışacaklar. Önümüzdeki sene uluslararası bir aktivite yapamayacağız. Dünya bize gelmiyorsa biz dünyaya gideceğiz, Türk Bayrağı'nı orada dalgalandıracağız. Şu anda otomobil sporunda çok iyi bir birlik, dayanışma var ve elimizden geldiğince ilerleyeceğiz. Çünkü ben bu sporu çok seviyorum ve gelişmesi için de elimden ne geliyorsa yapacağım. Sporcuların her biri benim için aynı, hangisi kazanırsa mutlu olurum. Bu 4 seneyi verimli geçirebilirsek önümüzdeki dönemde daha planlı bir federasyon olmasını sağlayacağız. Arkamızdan gelecek kişi de planları bozmadan geliştirirse başarılı olacağımızı düşünüyorum. 80 milyonluk ülkede Sebastien Loeb yeteneğinde biri mutlaka çıkacaktır. Bir gün Formula 1'i de, WRC'yi de kazanan bir pilot çıkacak. Ama ne zaman çıkacak? Biz bunun temelini kurmak için uğraşıyoruz. Atacağımız sağlam adımlarla belki 10, belki 20 yıl sonra olacak. Bizim amacımız kısa vadede iş yapmak yerine, uzun vadeli planlar yapmak. Bakanlığımızı sporcu yetiştirme konusunda projelerimizi anlatacağız ve ne gerekiyorsa yapacağız.

Motorsporları dendiğinde akla ilk olarak ralli geliyor. Ancak son yıllarda yarışların yerleri değişiyor ve etap bulma problemi yaşanıyor. Sizce çözüm nedir?

Yazıcı: Yarışları kulüpler yapıyor. Kulüp nerede imkan bulursa oraya gidiyor. Bu sene 6 yarış vardı. Mesela Çorum Belediyesi, kulübü destekliyor, federasyon destekliyor ama sponsor imkanı çok kısıtlı. Bugün otomobil üreticilerinden sadece Ford ve Fiat'ın desteği var. Renault da zaman zaman girdi çıktı. Buradan Türkiye'de üretim yapan markalara sesleniyoruz, biz her projeye açığız. Her türlü projelerinde yanlarında olacağız. Yeter ki bu spora girsinler. Türkiye'nin bu spora ve sporcun da desteğe ihtiyacı var.

Sponsorluk bu spor dalı için çok önemli. Potansiyel sponsorlara bir çağrınız var mı?

Yazıcı: Öncelik olarak camiayı hareketlendirmemiz gerekiyor. Türkiye'de şampiyona olarak yapılan 9 branşın isim hakkını çok makul fiyatlarla vermek istiyoruz. Makul fiyatlara vermemizin nedeni, ortaklarımızla uzun vadede çalışmak istememiz. Çünkü zamanla işler büyüdükçe ortaklarımızın aldığı fayda da büyüyecek ve herkes kazanacak.

Yazı: Halit Bolkan
Fotoğraflar: Ersan Sezer

25 YILDIR



Brezilyalı Ayrton Senna, üçüncü ve son şampiyonluğunu 1991'de elde etti.

1991

Formula 1'in 1991 sezonu, yarışların 46'ncı sezonuydu. 10 Mart 1991'de başlayan sezon, 16 yarışın sonunda 3 Kasım 1991'de sona erdi. Brezilyalı Ayrton Senna, bu sezonda üçüncü ve son F1 Sürücüler Şampiyonluğunu elde ederken McLaren-Honda da üreticiler şampiyonluğuna ulaştı. Bu sezonun en önemli yanlarından birinin, geleceğin şampiyonları olan Michael Schumacher ve Mika Häkkinen'in Formula 1'e adım attıkları yıl olması söylenebilir.



Formula 1'de Michael Schumacher efsanesi 1991 yılında Belçika GP'si ile başladı.

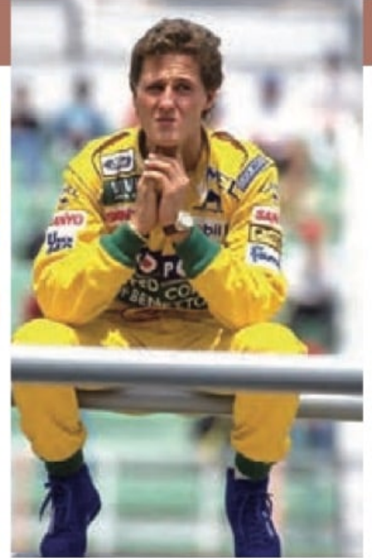
TAKİPTEYİZ

Formula 1, pist yarışlarının en üst seviye organizasyonu olarak kabul ediliyor. İlk kez 1950 yılında düzenlenen Formula 1 yarışlarında yer alan otomobillerin bugün maksimum hızı 380 km/s'yi ve virajlardaki yanal ivmeleri de 5 g'yi bulabiliyor. Tarihi boyunca heyecanın hep en üst seviyede olduğu bu şampiyonanın 1991-2016 arasına göz attık.

Yazı: Eray Özgür

1992





Britanyalı Nigel Mansell, bir önceki sezon Senna'ya kaptırdığı sürücüler şampiyonluğunu bir sezonda 9 yarış kazanma rekoruyla birlikte elde etti. Williams-Renault da 1987'den sonra ilk üreticiler şampiyonluğuna uzanmış oldu. Genç Michael Schumacher, bu sezonda ilk yarış galibiyetini Belçika'da elde etmiş ve sezon sonunda sürücüler klasmanında üçüncü sıraya yerleşmişti.

1993

Bu sezonda yarışan F1 otomobilleri, muhtemelen tarihin gördüğü en gelişmiş ve sofistike yarış araçlarıydı. Elektronik kontrollü aktif süspansiyon sistemi, ABS, fly-by-wire kontroller, çekiş kontrol sistemi, ABS, tam otomatik olarak da kullanılabilen yarı otomatik şanzıman, destekli direksiyon, sofistike kokpit telemetrisi, pnömatik supap yayları gibi özellikler bu sezonda ilk kez karşımıza çıkmıştı. Pnömatik supap yayları ve telemetri dışındaki özellikler sezon sonunda yasaklanırken, 1993 sezonunda sürücüler klasmanında Alain Prost ve üreticiler kategorisinde de Williams-Renault mutlu sona ulaştı



1994

Formula 1 tarihinin en trajik sezonlarından biri 1994 oldu. Üç kez dünya şampiyonu olan Brezilyalı efsane pilot Ayrton Senna ve Avusturyalı çaylak pilot Roland Ratzenberger, San Marino GP'sinde hayatlarını kaybetti. Imola Pisti bu talihsiz olaylardan sonra bir daha F1 yarışlarına ev sahipliği yapmadı. Sezonun sürücüler şampiyonu genç Michael Schumacher olurken, üreticilerde şampiyonluk Williams-Renault'nun oldu. Senna ve Ratzenberger'in trajik sonları Formula 1 otomobillerinin daha güvenli hale getirilmesi için bir kırılma noktası yaratmıştı. Bu sezonun önemli noktalarından biri de Mercedes-Benz'in 1955'ten bu yana ilk kez Formula 1'de yer almasıydı. Alman marka, İsviçreli Sauber takımının motor tedarikçisi oldu.







1995

On yedi yarış üzerinden koşulan 1995 F1 sezonunda da Michael Schumacher üst üste ikinci sürücüler şampiyonluğunu elde ederken, Benetton-Renault da ilk ve son üreticiler şampiyonluğuna uzandı. Sezon boyunca Benetton ve Williams sürücüleri arasında amansız bir mücadele yaşanırken Benetton'dan Schumacher sezonun dokuz yarışını, Williams'tan rakibi Damon Hill ise dört yarışı kazandı. Sezonun önemli olaylarından biri de 17 yarıştan 16'sını Renault motorlu otomobillerin kazanmış olmasıydı.





1996



Son iki sezonda Michael Schumacher tarafından geçilen Williams-Renault pilotu Damon Hill, nihayet şampiyonluğa uzanırken bu başarısı Hill'i tarihin tek "baba-oğul" Formula 1 Şampiyonu haline getiriyordu. Michael Schumacher, Benetton-Renault'dan Scuderia Ferrari'ye geçiş yaparken, otomobilinin dayanıklılık sorunları yüzünden ancak üç yarışı birinci bitirip sürücüler şampiyonasında üçüncü sırayı alabildi. Williams-Renault üreticilerde de birinci sırayı elde ederken bu sezonun otomobillerinde daha büyük kokpit boşlukları ve yükseltilmiş yan duvarlara yer verilmişti.

1998

McLaren takımının artık olgunluk çağını yaşamaya başlayan pilotu Mika Hakkinen ilk şampiyonluğunu bu sezonda elde ederken McLaren-Mercedes de üreticiler şampiyonluğunu kazandı. Ferrari'den Schumacher, otomobilinin dayanıklılık sorunları önemli ölçüde çözülünce sezonun 6 yarışında birinci olarak pilotlar klasmanında ikinci sırayı elde etti. Renault'nun ayrılmasıyla 1988 yılından bu yana yarış kazanmadan geçen ilk sezonunu yaşayan Williams Takımı buna rağmen şampiyonada üçüncü olmayı başardı.





1997

Bir önceki sezonda çaylak olarak yarışan ve sezonu ikinci sırada bitirerek büyük bir başarı elde eden Jacques Villeneuve 1997'deyse mutlu sona ulaştı. İspanya Jerez'de koşulan Avrupa Grand Prix'sinde Michael Schumacher'in pozisyonunu korumak için yaptığı müdahale FIA tarafından Schumacher'in diskalifiye edilmesiyle cezalandırılırken, Villeneuve bu sezondaki yedi birinciliğinden sonra 2006'daki emekliliğine kadar bir daha bir yarış kazanamayacaktı.



1999







Yirminci yüzyılın son Formula 1 sezonunda şampiyon pilot değişmedi. Mika Hakkinen üst üste ikinci kez şampiyon olmasına rağmen, şampiyona büyük çekişmeye sahne oldu. Heinz-Harald Frentzen, Eddie Irvine ve David Coulthard da şampiyonluk potasına girerken Ferrari'den Michael Schumacher, Britanya Grand Prix'sinde geçirdiği kaza sonrasında kırılan ayağı yüzünden altı yarış kaçırdı ve sezonun son iki yarışında mücadele edebildi.





2000

Milenyumun ilk Formula 1 sezonu Michael Schumacher'in şampiyonluğuna sahne olurken aynı zamanda Ferrari'nin 21 yıllık şampiyon sürücü özlemini de dindiriyordu. İtalyan marka üst üste ikinci kez üreticiler şampiyonluğunu elde ederken, Ferrari'nin dominant yılları da başlamış oluyordu. 2000 aynı zamanda geleceğin Formula 1 şampiyonu Jenson Button'ın ilk Formula 1 deneyiminin de yılıydı.

2001



Michael Schumacher üst üste ikinci kez sürücüler, Ferrari de üçüncü kez üreticiler klasmanında şampiyonluğu elde etti. FIA yarışların kurallarında değişikliğe giderken, 1994 yılında yasaklanan çekiş kontrol sistemi serbest bırakıldı. San Marino GP'siyle kariyerinin ilk F1 yarış birinciliğini elde eden Ralf Schumacher bu başarısıyla aynı zamanda tarihin ilk ve tek yarış kazanan abi-kardeşi (Ralf-Michael Schumacher) unvanının da sahibi oldu. Belçika GP'sini kazanan Michael Schumacher, kariyerinin 52'nci F1 birinciliğini elde ederek bir rekor kırıyordu. Geleceğin Formula 1 şampiyonları Fernando Alonso ve Kimi Raikkonen ilk F1 tecrübelerini bu sezonda yaşadı.

2002



Bu sezonda koşulan 17 yarıştan 11'ini kazanan Michael Schumacher pilotlar şampiyonluğunu elde ederken, bir sezonda en çok yarış kazanma rekorunun da sahibi oluyordu. Sezon bitmeden 6 yarış önce şampiyonluğunu ilan eden Schumacher'in bu başarısı şampiyonanın kıyasıya bir ikincilik mücadelesine sahne olmasına neden olurken, takım arkadaşı Rubens Barichello 2002 sezonunda pilotlar klasmanında ikinci sırada yer aldı.

2003

İlk altı sırayı alan pilotlar ve üreticiler için kullanılan 10-6-4-3-2-1 puanlama sisteminin yerine ilk sekiz sıra için 10-8-6-5-4-3-2-1 puanlamasına geçildi. Şampiyonluk mücadelesi veren takımların daha heyecanlı bir yarışın içinde olmasını amaçlayan yeni puanlama sistemi de Michael Schumacher'i durduramadı ve Alman pilot en yakın takipçisi genç Kimi Raikkonen'in 2 puan önünde 93 puanla şampiyon oldu ve Juan Manuel Fangio'nun beş şampiyonluk rekorunu kırarak kariyerinin altıncı şampiyonluğunu elde etti. Sürücülerin baş ve boyun bölgeleri için ek koruma sağlayan HANS ilk kez 2003 sezonunda zorunlu hale getirildi.



2004

Michael Schumacher ve Ferrari'nin son baskın yılında pilotlar ve üreticiler şampiyonluğu yine bu ikilinindi. Schumacher sezonda elde ettiği 13 birincilikle kendisine ait olan rekoru da geliştiriyordu. Jenson Button ve Takuma Sato'nun mücadele ettiği BAR Takımı Honda motorlarıyla etkileyici bir performansa imza atarak şampiyonanın üreticiler klasmanında ikinci sırayı aldı.



2005



İspanyol Fernando Alonso ve Renault, Michael Schumacher ve Ferrari'nin beş yıl süren üstünlüğüne son vererek hem sürücüler hem de markalar klasmanında birinciliği elde etti. Alonso 24 yıl ve 58 gün ile o tarihe kadar Formula 1'de şampiyon olan genç sürücü unvanını alırken, Türkiye'de ilk kez bir Formula 1 yarışı düzenlendi. İstanbul'daki yarışı Kimi Raikkonen kazandı.



2006

Bu sezonda da Fernando Alonso sürücüler şampiyonasının zirvesine çıkarken, üreticilerde de lider değişmedi: Renault. Alonso bu başarısıyla üst üste iki kez şampiyon olan en genç pilot unvanını aldı. Schumacher, Alonso ile ve Ferrari de Renault ile kıyasıya bir mücadeleye girişse de ikinci sıranın sahibi oldular. 1956 yılından bu yana ilk kez Britanyalı bir üretici yarış bile kazanamazken sezon boyu yapılan tüm yarışlarda sadece fabrika takımları birincilik elde edebildi. 1995 yılından bu yana kullanılan 3,0 lt'lik V10 motorların yerine maksimum 2,4 lt'lik V8 motorlar geldi. Türkiye GP'sinde birincilik kürsüsüne Felipe Massa çıktı.



2007



Michael Schumacher'in ilk emekliliğini ilan etmesinden sonra Ferrari ile anlaşan Kimi Raikkonen, İtalyan markadaki ilk sezonunda ilk şampiyonluğunu elde etti. Bu başarıya ulaşan üçüncü Fin pilot olan Raikkonen ile birlikte Ferrari de üreticiler klasmanında şampiyon oldu. Üreticilerin motor geliştirmesi yasaklandığı için markalar 2007 ve 2008 sezonlarında 2006'da geliştirdikleri V8'leri kullandı. Türkiye GP'sini yine Ferrari'nin Brezilyalı pilotu Felipe Massa kazandı.







2008

Tarihin gece koşulan ilk yarışı olan Singapur GP'sini de barındıran bu sezonda pilotlar klasmanında Lewis Hamilton birincilik kürsüsüne çıkarken, Ferrari üreticilerde şampiyonluğu elde etti. Lewis Hamilton, 23 yıl 301 gün ile tarihin en genç Formula 1 şampiyonu unvanının da sahibi oldu. Çekiş kontrol sistemi ve launch control (kalkış yardımcısı) yasaklanırken takımların maksimum test kilometreleri 30.000 km olarak belirlendi. Sezonun en akılda kalan olayı Singapur Grand Prix'sinde Renault takımının ikinci pilotu Nelson Piquet Jr.'a bilinçli olarak kaza yapması talimatını vermesiydi. Crashgate olarak adlandırılan skandal sonrasında Renault Takım Direktörü Flavio Briatore ömür boyu men cezası aldı. Felipe Massa Türkiye GP'sini üçüncü kez kazandı.





2009

Honda Racing F1 Takımı'nın yerine kurulan Brawn GP F1 Takımı, ilk sezonunda hem üreticiler şampiyonluğunu elde etti hem de Jenson Button ile pilotlar klasmanında bir şampiyon çıkarttı. 1998 yılında yasaklanan slick lastikler bu sezonda serbest bırakıldı. Bu sezonda ilk kez sürücülere otomobillerinin ön kanatlarındaki kanatçıklarına 6 dereceye kadar eğim ayarı yapabilmeleri imkanı sunuldu. KERS sistemi ilk kez kullanılmaya başlarken, otomobillerin pit alanındaki hız limiti 80 km/s'den 100 km/s'ye yükseltildi. İstanbul'da galip Jenson Button oldu.



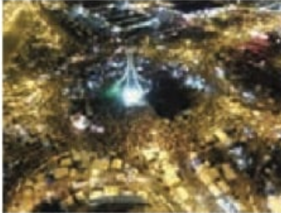
2010



Sebastian Vettel, 23 yıl 133 gün ile tarihin en genç Formula 1 şampiyonu oldu. Aynı zamanda Vettel'in takımı Red Bull-Renault da üreticiler klasmanında şampiyonluğa ulaştı. Üç yıllık bir emeklilik dönemi yaşayan yedi kez dünya şampiyonu Michael Schumacher, Mercedes ile pistlere geri dönerken, Formula 1 efsanesi Ayrton Senna'nın yeğeni Bruno Senna da ilk sezonunu yaşadı. İstanbul'da kazanan Vettel oldu.

2011

Vettel bir önceki sezon kırdığı en genç F1 şampiyonu rekorunu 2011 üst üste iki kez şampiyon olan en genç pilot olarak geliştirdi: 24 yıl 98 gün. 20 Grand Prix ile tarihin en kalabalık sezonu haline gelen 2011'de Bahreyn GP'sinin iptal edilmesiyle 19 yarış koşuldu. Araçların minimum boş ağırlıkları 620 kg'den 640 kg'ye çıkartılırken, şanzımanların da en az dört yerine beş yarış dayanmaları zorunluluğu getirildi. İstanbul'da yedi sezonluk Türkiye GP'si macerası 2011'de sona erdi.



2012

Bu sezon, muhtemelen Formula 1 tarihinin en çekişmeli başlangıcına sahne oldu. İlk yedi yarışı yedi farklı pilot kazandı. Sebastian Vettel, Singapur, Japonya, Kore ve Hindistan'da üst üste kazanınca sezonu şampiyonlukla bitirdi. Vettel ve takipçisi Fernando Alonso arasındaki fark sadece üç puandı.



2013

Sebastian Vettel üst üste dördüncü kez sürücüler klasmanında birinci olurken Red Bull-Renault da aynı başarıyı elde etti. Vettel, Juan Manuel Fangio ve Michael Schumacher ile birlikte bu başarıya imza atabilen üçüncü pilot oldu. Bu, 2006'da tanıtılan 2,4 lt'lik V8 motorların kullanıldığı son sezon oldu.



2014



Turbo beslemeli 1,6 lt'lik V6 motorların ilk sezonunda Mercedes pilotu Lewis Hamilton pilotlar klasmanında şampiyonluğu elde ederken, Alman marka da üreticilerde zirveye çıktı. 1994'ten sonra ölümlü bir kazanın yaşandığı ilk sezon olan 2014'te Marussia'nın Fransız pilotu Jules Bianchi, Japonya GP'sinde geçirdiği kaza sonucunda girdiği komadan çıkamayarak hayatını kaybetti. 1988'ten bu yana Formula 1'de ilk kez turbo beslemeye yer verilirken motorların çevirebileceği devir sayısı 15000 d/d olarak sınırlandırıldı.

2015



Mercedes'in Britanyalı pilotu Lewis Hamilton kariyerinin üçüncü sürücüler şampiyonluğunu elde ederken Mercedes de üst üste ikinci kez üreticiler şampiyonluğuna uzandı. Otomobillerin minimum ağırlığı 702 kg'ye çıkartıldı.

2016

Büyük bir mücadelenin yaşandığı bu sezonda Nico Rosberg, kariyerinin ilk şampiyonluğunu elde etti. Takım arkadaşı Lewis Hamilton ile kıyasıya bir mücadeleye girişen Rosberg, şampiyonluğunu ancak son yarışta ilan edebildi. 1982 Formula 1 Şampiyonu Keke Rosberg'in oğlu olan Nico, Graham-Damon Hill'den sonra baba-oğul F1 şampiyonluk dublesi yaşayan ikinci isim oldu.





SUZUKI VITARA

Tamamen yenilenen Vitara'nın tüm detayları test sayfalarında olacak.





OPEL MOKKA X 1.4T1.6 AT

Yenilenen ve ismi Mokka X olarak güncellenen crossover temsilcisi sonraki sayıda.



NISSAN PULSAR

Kompakt hatchback temsilcisi Pulsar, 1.5 dCi motor ve manuel şanzımanla testte.





İNTERAKTİF

WWW.OTOHABER.COM.TR

Türkiye'nin en güvenilir otomobil portalı **www.otohaber.com.tr** Tamamen yeni içeriği, güncel haberleri ve dergi sayfalarına sığdıramadığımız ekstralarıyla rekorlar kırmaya devam ediyor.

IPHONE UYGULAMASI!

1- En yeni ve en güncel haberler, yenilikler ve sektörün konuşulan konuları.

2- otohaber editörlerinin yorumlarıyla oluşturulan otohaber Garajı videoları.

3- otohaber TV, yazarlar, foto galeriler, otomobil fuarları, otomotiv sektörüne ve otomobillere dair herşeyi otohaber iPhone uygulamasıyla takip edebilirsiniz.

SMS UYGULAMASI!

otohaber Dergisi hakkındaki görüşleriniz için **OTOHABER** yazıp bir boşluk bırakın ve yorumunuzu ekledikten sonra **4122**'ye kısa mesaj atın.
Tüm operatörlerden **4122**'ye mesaj atabilirsiniz.
Ücretlendirme tüm operatörlerden servis 1,60 TL olarak ücretlendirilir.
MH: 0216 531 73 73



www.facebook.com/otohabercomtr



twitter.com/otohaberdergisi



THREE WORLD CHAMPIONSHIPS

POWERED BY PETRONAS

NICO LEWIS



Our fuel and engine oil is the winning power behind three consecutive FIA Formula One™ World Constructors' Championships. And we've only just begun.

PETRONAS SYNTIUM

PETRONAS TUTELA

PETRONAS PRIMAX



*Subject to official confirmation by the FIA of the results of the 2016 FIA Formula One™ World Championship.

PETRONAS Motorsports

www.petmos.com.my

PETROLIAM NASIONAL BERHAD (PETRONAS) (20076-K)